W NUMERZE:

Skrzydlata POLSKA

NR 44 (382) • 29. X. 1958 • ROK WYD. XIV • CENA 2 zł.

NAJWYŻSZA WIEŻA SPADOCHRONOWA W EUROPIE

wysokości 88 m znajduje się w Bukareszcie w pobliżu stadionu sportowego im. 23 sierpnia. Z wieży tej po podciągnięciu skoczka do szczytu wykonywane są skoki z otwartą czaszą spadochronu. Spadochroniarz opada tu bez pomocy urządzeń mechanicznych, ucząc się kierowania spadochronem i prawidłowego lądowania. Zdjęcie: „Viata Militara"

Echa

OBECNIE w Polsce nie potrzeba już nikomu udowadniać, że wszystko co dotyczy naszej partii — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej — posiada jak najbardziej żywotne znaczenie dla całego narodu. Partia bowiem, kierownicza siła naszego narodu, przewodzi masom pracującym w budownictwie socjalizmu w Polsce. Każdy członek naszego społeczeństwa, który czuje się pełnoprawnym obywatelem naszej Ojczyzny i któremu drogi jest szybki i wszechstronny rozwój naszego kraju, nie może przechodzić obojętnie obok spraw, które dla przyszłości Polski mają doniosłe znaczenie.

„Nie trzeba uzasadniać — powiedział m. in. I Sekretarz KC PZPR Władysław Gomułka w referacie wygłoszonym na XII Plenum Komitetu Centralnego Partii — że sprawa rozwoju gospodarczego kraju zajmuje i zajmować musi centralne miejsce w polityce partii. Od bazy ekonomicznej, od jej mocy produkcyjnej zależy poziom życiowy klasy robotniczej i wszystkich pracujących, rozwój oświaty i kultury narodu. Wpływa ona także w sposób decydujący na przeobrażenia w świadomości szerokich rzesz ludu pracującego. Baza ekonomiczna jest czynnikiem rozstrzygającym w walce między socjalizmem a kapitalizmem...

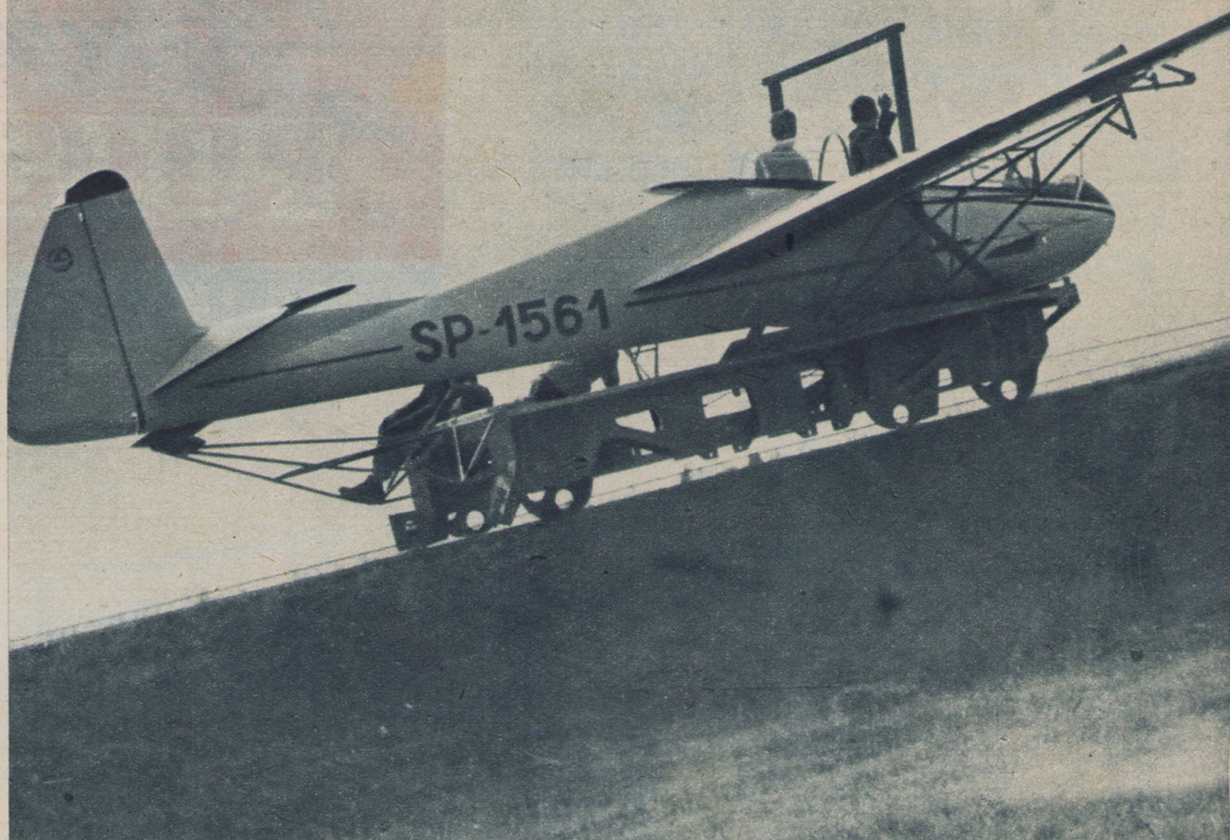
„...Jest przeto rzeczą aż nadto uzasadnioną, że główne wysiłki partii powinny być skierowane na rozbudowę bazy ekonomicznej naszego kraju. Każda nowa tona węgla i stali, każdy nowy kilowat energii elektrycznej, każdy wzrost produkcji przemysłowej i rolniczej, każda złotówka i każdy grosz zmniejszający jednostkowe koszty produkcji stanowią cegiełki wmurowane w budujący się w naszym kraju gmach socjalizmu. Im więcej będzie tych cegiełek, tym szybciej posuwała się będzie jego budowa”.

XII Plenum KC PZPR, które obradowało na początku drugiej połowy października br., posiada duże znaczenie. Odpowiedziało ono bowiem na najbardziej istotne pytania i nakreśliło długofalową perspektywę rozwoju kraju. Plenum przyjęło także doniosłą decyzję o zwołaniu na 10 marca przyszłego roku III Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, wysuwając zarazem hasło rozwinięcia konkretnego Czynu Zjazdowego. Fala zobowiązań dla uczczenia III Zjazdu objęła dziś swym zasięgiem już cały kraj.

Projekty wytycznych rozwoju naszego kraju w latach 1959—1965 oraz wytycznych polityki partii na wsi są więc nie tylko przedmiotem dyskusji wewnątrzpartyjnej, ale ogólnonarodowej dyskusji całego naszego społeczeństwa. Są to problemy, które warunkują dalszy rozwój naszej gospodarki. Chodzi bowiem o pomnożenie sił naszego kraju, o wszystkie małe i wielkie sprawy, które w sumie sprowadzają się do jednego celu — wzrostu dobrobytu. Wdzięczne to pole dla każdego komu droga jest przyszłość Polski.

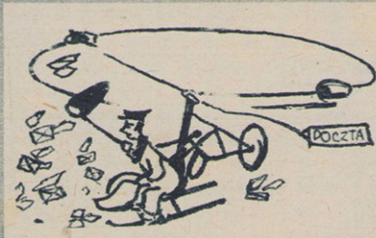
To gospodarskie spojrzenie, myślenie kategoriami ekonomicznymi i mobilizowanie wewnętrznych możliwości konieczne jest także w naszym lotnictwie. Jest w nim bowiem wiele wcale niełatwych problemów, które trzeba będzie rozstrzygnąć w ciągu najbliższych lat. Myśleć i radzić nad rozwojem swoich organizacji, ośrodków, instytucji i przedsiębiorstw lotniczych muszą wszyscy pracownicy i działacze lotnictwa. Aby i tu szukać złotówek-cegiełek dla murującego się w naszym kraju gmachu socjalizmu.

IKARUS



Jesienią na Żarze: „Bocian" na wózku transportowym w drodze na szczyt. Foto: B. Koszewski

DO i OD redaktora „Skrzydlatej“



Niezapomniany dzień

W poczytnym piśmie „Skrzydlata Polska" z 1.10.58 r. Nr 40 (378) przeczytałem skargę p. J. Fortuny zatytułowaną „Wyrzucić tych tam", z której wynika, że wstęp na lotniska aeroklubów jest nadal utrudniony. Opisany wypadek istotnie trzeba zaliczyć do bardzo nieprzyjemnych.

Ze swojej strony pozwalam sobie opisać wyjątkowo przyjemny przypadek, który zdarzył mi się w Ciechanowie. Syn mój Stanisław odbywał tam w sierpniu szkolne loty na „Czapli". Któregoś dnia wstąpiłem przejazdem na szybowisko. Przedstawiłem się Kierownikowi Szkoły prosząc o pozwolenie przyjrzenia się lotom. Zostałem mile zaproszony i włączyłem się do grupy udającej się na start. Usiadłem między chłopcami włączając się do rozmowy, z której Oni zrozumieli, że nie mają do czynienia tylko z ojcem Ich kolegi, ale i z dawnym pilotem szybowcowym i samolotowym.

Nie muszę opisywać radości, w ciągu kilku minut przeżywanej gdy Stanisław odbywał lot, jak również naszego stłumionego wzruszenia, gdyśmy sobie w oczy patrzyli po skończonym locie.

Wielkie marzenia zaczęły się spełniać. Syn mój będzie pilotem.

Zrozumiał również nasze przeżycie instruktor, do którego jakimś sposobem dotarła wiadomość, że kiedyś byłem pilotem. Dał temu wyraz, zapraszając mnie na dwuster na „Czapli". Po wielu latach znowu poczułem w ręku knypel.

Niezapomniany dzień, za który Kierownikowi Szkoły i Instruktorowi tą drogą serdecznie dziękuję.

Mgr inż. TADEUSZ DROZDOWSKI — Kraków

Gdzie nas czytają za granicą?

Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" nadesłało nam wykaz rozprowadzania „Skrzydlatej Polski" za granicę w pierwszym półroczu br. Wynika z niego, że nasze czasopismo czytane jest w następujących dwudziestu krajach:

Austria, Anglia, Australia, Brazylia, Belgia, Bułgaria, Czechosłowacja, Chiny, Francja, Holandia, Kanada, NRD, NRF, Rumunia, Szwajcaria, Szwecja, USA, Wietnam, Węgry i Związek Radziecki. Najwięcej egzemplarzy rozchodzi się do Czechosłowacji — 222. ZSRR — 182 egz., a do NRD — 110 egz. Dodać do tego należy, że w drodze wymiany pomiędzy redakcjami lotniczymi wysyłamy jeszcze nasze czasopismo do Jugosławii, Włoch i Japonii. W sumie więc czytają nas za granicą w 23 krajach.

(red)

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 22 PAŹDZIERNIKA 1958 R. NAKŁAD 30 000 EGZ. Zam. 6369/C A-37

ZSRR zamierza również wyrzucić rakietę księżycową

PROF. Witalij Bronsztajn, doradca naukowy planetarium moskiewskiego, oznajmił, iż uczeni radzieccy zamierzają wyrzucić wkrótce „sputnika księżycowego”. Będzie on zaopatrzony w instrumenty naukowe. Rozmiary satelity księżycowego mają być zbliżone do rozmiarów sputnika nr 2, który — jak wiadomo — ważył pół tony.

Bronsztajn podkreślił, iż Związek Radziecki dysponuje już silnikami rakietowymi, których ciąg wystarcza do wyrzucenia sputników aż na orbitę okołoksiężycową. Obliczeń, które pozwoliły zbudować dwa udoskonalone typy rakiet księżycowych, dokonał W. Jegorow, członek Instytutu Matematycznego Akademii Nauk ZSRR.

Profesor zaznaczył, iż uczeni radzieccy starają się zapewnić możliwie największy stopień dokładności w obliczeniu i ustaleniu prędkości początkowej pojazdu księżycowego, by uniknąć przykrych niespodzianek w rodzaju tej jaka spotkała twórców amerykańskiego „Pioniera”. Prędkość początkowa sputnika księżycowego powinna wynosić 11,1 km na sekundę.

Prof. Bronsztajn powiedział, że uczeni radzieccy zamierzają wyrzucić w bliskiej przyszłości dwa pojazdy księżycowe; jeden z nich miałby spaść na Księżyc, drugi zaś okrążyłby srebrny glob i powrócił na Ziemię. (A)

DRUGI CHIŃSKI SAMOLOT

W technikum lotniczym w Szenianie przeszedł próby lotu drugi samolot zbudowany siłami zakładu naukowego w Chinach. Po raz pierwszy udało się zbudować w ub. miesiącu 8-miejscowy aparat pekińskiemu Instytutowi Lotniczemu.

Nowy samolot zbudowany został w ciągu 65 dni. Przeznaczony on jest głównie do celów rolniczych. Zasięg — 470 kilometrów, pułap — 4 tys. m. (A)

Uroczyste zebranie KSL



DNIA 21 października br., w lokalu Aeroklubu PRL, odbyło się uroczyste posiedzenie Klubu Seniorów Lotnictwa, poświęcone przekazaniu odnalezionych pamiątek władzom APRL. Najcenniejszą wśród nich była Księga Pamiątkowa ARP, prowadzona od chwili założenia tej organizacji. Wszystkie pamiątki przekazane zostały na ręce prezesa APRL wiceministra Stefana Antosiewicza.

Obszerniejsze sprawozdanie podamy w jednym w następnych numerów. (s)

Nasz transport lotniczy w „Małym roczniku statystycznym” na rok 1958

W jednym z ostatnich numerów „Skrzydlatej Polski” uskarżał się IKARUS, że brak jest ze strony PLL „Lot” m. in. statystycznych informacji na temat ekonomicznych wyników działalności przedsiębiorstwa. Obecnie możemy częściowo wypełnić tę lukę — dzięki wydaniu „Małego Rocznika Statystycznego” na rok 1958.

A więc — jak podaje MRS — w okresie od grudnia 1956 r do tegoż miesiąca roku ubiegłego łączna długość polskich linii lotniczych wzrosła z 10 167 km do 10 493 km. Wiąże się to z uruchomieniem dwóch nowych połączeń, dzięki czemu ogólna ich liczba zwiększyła się do 17. W tym samym okresie nasze samoloty komunikacyjne przewiozły 3 799,5 ton ładunku — o 466,2 tony więcej niż w roku poprzednim.

Po raz pierwszy podaje rocznik zestawienia dotyczące zatrudnienia i płac. Wynika z nich, że ilość pracowników „Lotu” wzrosła w ciągu ubiegłego roku z 1 400 do ok. 1 900, zaś przeciętna wysokość płacy zwiększyła się z 1 488 do 1 739 zł.

Szub.

Milion kilometrów Steni Wiegman

DNIA 15 października br. stewardessa Polskich Linii Lotniczych „Lot” Stefania Wiegman obchodziła miłą uroczystość. Tego dnia, podczas lotu na trasie Paryż — Warszawa (dokładnie nad Berlinem), przeleciała milionowy kilometr w czasie swej trzyletniej służby w powietrzu. Pracę stewardessy Stefania Wiegman rozpoczęła dnia 8 marca 1955 roku przelotem z Warszawy do Kopenhagi. Obecnie jest ona z kolei trzecią milionerka wśród stewardess Polskich Linii Lotniczych „Lot”.

Z tej okazji w imieniu naszych czytelników jak i własnym składamy pani Steni serdeczne gratulacje i... czekamy na drugi milion kilometrów. (m)



Stefania Wiegman w rozmowie z kapitanem statku PLL „Lot” Stefanem Widelskim.

Austriackie Linie Lotnicze uruchomiły linię Wiedeń — Warszawa

DNIA 17 października na lotnisku Okęcie w Warszawie wylądował pierwszy samolot austriackich linii lotniczych AUA. W listopadzie br. nastąpi oficjalne otwarcie tej linii.

Na pokładzie pierwszego austriackiego samolotu przybyła 7-osobowa delegacja AUA, z dyrektorem naczelnym tego przedsiębiorstwa p. Froeschlem na czele.

Do obsługi linii Warszawa — Wiedeń przedsiębiorstwo AUA przeznaczyło 4-silnikowe „Viscounty”, które będą latały na tej trasie raz w tygodniu — w piątki. Dzięki temu stolica nasza otrzyma trzecie bezpośrednie połączenie z Wiedniem. Na linii wiedeńskiej od dawna już latają dwa razy w tygodniu samoloty PLL „Lot”. (A)

1 listopada zamknięcie Całorocznych Zawodów Spadochronowych

CAŁOROCZNE Zawody Spadochronowe „Skrzydlatej Polski” dobiegają końca, z każdym jednak dniem następują nieoczekiwane przesunięcia w tabeli. Pozycja dotychczasowego lidera Ireneusza Zapaśnika z Gdańska jest nadal zagrożona, ponieważ większość sekcji spadochronowych przystąpiła pod koniec trwania zawodów do intensywnych skoków. Do zamknięcia listy zgłoszeń pozostało jeszcze dwa dni.

W ciągu ostatniego tygodnia otrzymaliśmy siedem dalszych zgłoszeń. Cztery z Wrocławia — Henryka Czyża (II — 3,20 m i 9 m; V — 7,32 m i 2,40 m), Waldemara Bołotowicza (II — 11,02 m i 50,53 m), Ryszarda Kusia (V — 4,70m i 55.85 m) oraz trzy z Inowrocławia — Benedykta Kempskiego (I — 110 m 12,10 m; II — 42,20 m i 12,50 m) jak również Romana Cajznera (II — 64 m i 13,50 m).

W chwili obecnej układ miejsc w tabeli przedstawia się następująco (podajemy wyniki pierwszych pięciu mężczyzn i dwóch kobiet):

MĘŻCZYŹNI:

1. Ireneusz Zapaśnik (Gdańsk)	816,31 pkt
2. Henryk Czyż (Wrocław)	578,08 pkt
3. Lech Jeske (Warszawa)	464,80 pkt
4. Benedykt Kempski (Inowrocław)	423,20 pkt
5. Paweł Lipowczan (Warszawa)	269,60 pkt

KOBIETY:

1. Aleksandra Wojtkowiak (Poznań)	281,04 pkt
2. Romana Skatulska (Warszawa)	272,84 pkt

Czekamy na dalsze zgłoszenia z aeroklubów regionalnych. (m)

Powrót po ciężkiej operacji oczu

W czwartek, dnia 16 października br. po południu, wróciła z Londynu do Warszawy jedenastomiesięczna Ela Kowalska. Tą niezwykłą pasażerką opiekowała się w czasie podróży polska stewardessa Julietta Kajser wysłana na koszt Polskich Linii Lotniczych „Lot”. Ela Kowalska przebywała w słynnej klinice londyńskiej prof. Stallarda, ponieważ oczy dziecka zostały zaatakowane przez raka. Ciężka operacja dokonana w Wielkiej Brytanii udała się i dziecko wróciło zdrowe do swych rodziców.

Grób płk. Kubali znajduje się w woj. szczecińskim

NA cmentarzu w Choszcznie (woj. szczecińskie) odkryto grób znanego pilota polskiego płk. Kubali, który razem z mjr. Idzikowskim próbował przed wojną dwukrotnie przelotu przez Atlantyk. Płk. Kubala zmarł 13.V.1941 r. w czasie wojny, jako jeniec wojenny w „Oflagu”, który znajdował się pod Choszcznem. (A)

Katastrofa samolotu Tu-104

W pobliżu Kanasz (Czuwaska ASRR) uległ 17.X. katastrofie w czasie lotu z Pekinu do Moskwy radziecki samolot pasażerski TU-104. Samolot rozbił się. Pasażerowie i załoga ponieśli śmierć.

Wśród 65 pasażerów samolotu znajdowali się m. in. przewodniczący chińskiej delegacji kulturalnej udającej się do Afganistanu i ZRA, pracownicy ministerstwa handlu zagranicznego i ministerstwa spraw zagranicznych ChRL, eksperci zagraniczni, którzy przebywali w Chinach na zaproszenie władz chińskich oraz 25 działaczy organizacji studenckich i młodzieżowych: Czechosłowacji, Cejlonu, Cypru, Gwadelupy, Gujany, Iraku, Kamerunu, Laosu, Madagaskaru, Maroka, NRD, Rumunii, Węgier i ZSRR, wracających z V Kongresu MZS w Pekinie do swych domów.

Przyczyny katastrofy zbada specjalnie utworzona komisja rządowa.

Wśród ofiar katastrofy znajduje się Polak — Edward Rutkowski. Był on pracownikiem biura radcy handlowego w Pekinie.

KLUB SENIORÓW LOTNICTWA APRL

ISTNIEJĄCY przy Aeroklubie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej Klub Seniorów Lotnictwa, prowadząc ożywioną działalność towarzyską wśród członków Klubu, ma również interesujące przedsięwzięcia i plany w zakresie działalności popularyzatorskiej w dziedzinach wiedzy lotniczej i nie tylko lotniczej.

Na zebraniach Klubu Seniorów, które odbywają się w lokalu Aeroklubu PRL w każdy wtorek po pierwszym danego miesiąca, można spotkać wielu znanych i zasłużonych pilotów oraz przedstawicieli nauk lotniczych starszej generacji, przy czym godna podkreślenia frekwencja członków Klubu w jego posiedzeniach jest wymownym dowodem niesłabnącej więzi nestorów naszego lotnictwa ze sprawami lotniczymi.

W ostatnim zebraniu Klubu Seniorów, które odbyło się dnia 7 października br., wzięli również udział przedstawiciele Zarządu Głównego Aeroklubu PRL w osobach prezesa — wiceministra Stefana Antosiewicza, Sekretarza Generalnego — Tadeusza Rejniaka i Dyrektora Aeroklubu — ppłk. Krzysztofa Donigiewicza, który zapoznał członków Klubu Seniorów z aktualnymi kierunkami prac Dyrekcji i Zarządu Aeroklubu PRL. Na zebraniu tym wyświetlone zostały również filmowe kroniki lotnicze Aeroklubu PRL.

Klub Seniorów zajmuje się między innymi gromadzeniem pamiątek lotniczych i — jak zaanonsował Prezes Klubu Mieczysław Pietraszek — na następnym zebraniu Klubu Seniorów w dniu 21 października br. dokonane zostanie przekazanie Zarządowi Głównemu Aeroklubu PRL kilku cennych pamiątek lotniczych, które przez długie lata wojny były zakopane w ziemi.

A oto jak wygląda program dotychczas wygłoszonych i planowanych na następne posiedzenie Klubu interesujących odczytów, które nie mają charakteru rozpraw wybitnie naukowych, lecz ujmowane są popularnie i przystępnie dla każdego słuchacza:

16.09. — prof. Nicol: „Bariera dźwiękowa i bariera cieplna".

7.10. — prof. Janik: „Kongres nauki lotniczej w Madrycie".

21.10. — prof. Pietraszek: „Niewiedza czyni duże postępy".

4.11. — inż. Markowski: „Silniki odrzutowe i atomowe".

18.11. — mgr Wołczek: „Podróże kosmiczne".

2.12. — inż. Litwinowicz: „Lotnictwo cywilne Francji i Włoch"

16.12. — prof Wójcik: „Atomistyka źródłem napędu"

Spodziewane są również odczyty Jarosława Iwaszkiewicza i Stanisława Strumph-Wojtkiewicza o literaturze oraz Józefa Muszkata-Jotema o publicystyce.

Jak widać — program jest bogaty, tematyka różnorodna, a co najważniejsze bardzo interesująca. Wypada pogratulować Klubowi Seniorów jego aktywności i oczywiście życzyć powodzenia w dalszych pracach.



Na zdjęciach — wyżej i niżej: Seniorzy naszego lotnictwa sportowego na zebraniu Klubu w dniu 7 października br.



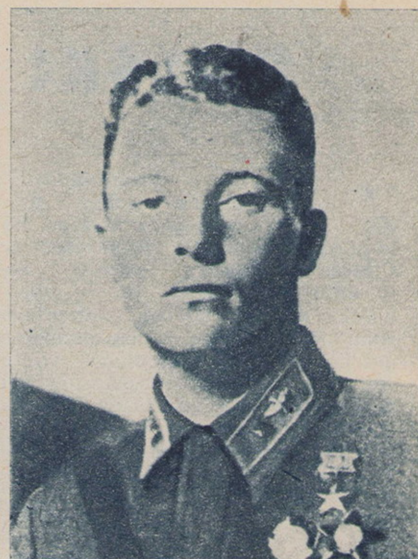
Aleksander Pokryszkin



Iwan Kożedub

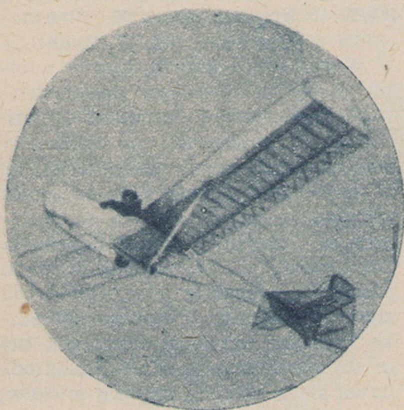


Borys Safonow



Wiktor Tałalichin

40 LAT W PIERWSZYCH SZEREGACH MŁODZIEŻY ZSRR



Próby w locie szybowca KAI-11, skonstruowanego przez kazańskich studentów-komsomolców.

40 lat temu, w dniu 29 października 1918 roku, decyzją I Ogólnorosyjskiego Zjazdu Związków Młodzieży Robotniczej i Chłopskiej w Moskwie powołany został do życia Rosyjski Komunistyczny Związek Młodzieży — Komsomoł. Od tej chwili Komsomoł stał się nieodłącznym pomocnikiem partii komunistycznej. Na VI Zjeździe, po śmierci Lenina, Komsomoł przyjął imię — Leninowski.

„Komsomoł, jak ognisko wielkiego pieca, przetapia i formuje nowego radzieckiego człowieka" — te słowa Michała Kalinina o Komsomole trafnie charakteryzują organizację, która wychowała najsławniejszych lotników radzieckich, obrońców Republiki Rad w czasie walk rewolucyjnych, bohaterskich bojowników antyfaszystowskich II wojny światowej i mistrzów pilotażu doby obecnej. Wychowankami leninowskiego Komsomołu, który w roku 1931 na IX Zjeździe objął szefostwo nad lotnictwem radzieckim, byli tacy m. in. lotnicy jak Bohater Związku Radzieckiego sławny beznogi pilot myśliwski Aleksiej Maresjew, trzykrotni Bohaterowie Związku Radzieckiego — Iwan Kożedub i Aleksander Pokryszkin, dwukrotni Bohaterowie Związku Radzieckiego — Aleksander Mołodczyj, Borys Safonow, Dymitr Glinka, Wiktor Tałalichin — który wykonał jako jeden z pierwszych lot zakończony uderzeniem własnym samolotem w maszynę wroga, jak Michał Diewiatajew — znany ze swej brawurowej ucieczki z Niemiec na porwanym bombowcu Heinkel-111.

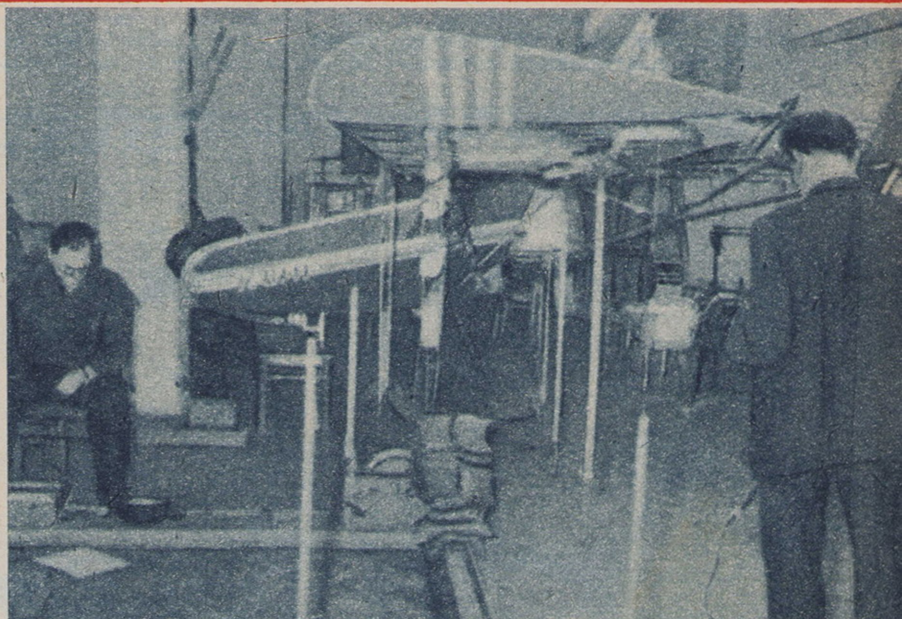
W latach II wojny światowej na 10 942 żołnierzy i oficerów zaszczyconych tytułem Bohatera Związku Radzieckiego — około 7 tysięcy nie miało lat 30. Byli to komsomolcy i wychowankowie Komsomołu. Ponad 3,5 miliona komsomolców otrzymało wysokie odznaczenia bojowe. W liczbie tych młodych mężczyzn i kobiet — wielu było lotników.

Komsomolcami byli również znani szeroko na świecie zasłużeni piloci sportowi, jak Siergiej Anochin, Olga Klepikowa, Margerita Raceńska. Członkami organizacji są najlepsi dziś w ZSRR spadochroniarze, piloci, szybowcowi i silnikowi, tacy jak mistrzyni świata Nadieżda Priachina, mistrzowie ZSRR Jurij Judin i Nikołaj Anfiłatow, rekordzistka śmigłowcowa Irina Gurowa oraz wielu modelarzy — rekordzistów.

40-lecie Komsomołu młodzież radziecka obchodzi szczególnie uroczyście. Wśród 18-milionowej rzeszy komsomolskiej w czołowej grupie przodujących członków organizacji — są lotnicy wojskowi i sportowi.

Niżej — z lewej: „Latające kółko", aparat pionowego startu zaprojektowany przez komsomolców J. Kazancewa i E. Kuklewa. Z prawej: Szybowiec KAI-11 podczas prób statycznych. Szybowiec ten, jak i „kółko", opracowali studenci-komsomolcy Kazańskiego Instytutu Lotniczego.





POLSKI DZIEŃ W CLINCENI

Od naszego wysłannika

Z inicjatywy „Motoimportu" zorganizowano pokaz polskiego sprzętu lotniczego na lotnisku aeroklubu Bukareszt w Clinceni. Pokazy odbyły się w dniu 28 września br. w obecności władz sportu lotniczego Rumunii licznie zaproszonych gości, w tym członków wielu ambasad. Gospodarzem pokazów był radca handlowy ambasady PRL w Rumunii A. Horczak. Kierownikiem polskiej ekipy był mgr Miszewski z „Motoimportu", a pilotami: inż. A. Abłamowicz i H. Słowik — samolot „Bies", R. Sochacki — szybowiec „Jaskółka" oraz Redas i inż. Bekier — szybowiec „Bocian". „Bies" przyleciał bezpośrednio z Warszawy, a szybowce dostarczono koleją na miejsce pokazów.

•

25 września tuż o zmierzchu nad Clinceni podczas intensywnego treningu pilotów aeroklubu (starty za wyciągarką, loty samolotowe) pojawiły się lecąc skrzydło w skrzydło dwa samoloty. Jednym z nich był „Bies", a drugim rumuński Jak-18 prowadzący swego towarzysza od lotniska cywilnego pod Bukaresztem. Wszyscy pracownicy aeroklubu wylegli na lotnisko, by powitać polską załogę. Z zapalonymi światłami pozycyjnymi, wkrótce po wylądowaniu „Jaka", ląduje precyzyjnie Andrzej Abłamowicz ze swoim mechanikiem Henrykiem Słowikiem, znanym z ubiegłorocznego przelotu do Paryża na Salon Lotniczy. „Bies" robi tu nieco sensacji swoją sygnalizacją świetlną po wylądowaniu. Dostojnie podkołowuje pod hangary do grupy rumuńskich maszyn.

Następują powitania, a starszy mechanik z Clinceni rozpoznaje w „Biesie" wielkie podobieństwo do przedwojennego „Karasia", którego tak jak i wiele innych polskich maszyn doskonale zna, gdyż były na uzbrojeniu rumuńskiego lotnictwa.

W następnym dniu przyjeżdżają szybownicy i dwa szybowce. Pierwsze obloty poprzedza sprawny montaż pod okiem inż. Bekiera z APRL, który pełni tu funkcję KCSP. Piloci rumuńscy otaczają polskie szybowce, interesując się ich wykonawstwem.

W niedzielę 28 września rozpoczyna się pokaz naszego sprzętu. Pokaz otwiera A. Abłamowicz lecąc indywidualnie na „Biesie". Piękny start, nieco długi, po twardym spękanym od posuchy Clinceni, wznoszenie — i teraz wszystkie oczy zwrócone są w niebo. Korkociąg i lot nurkowy, przelot na maksymalnej i minimalnej prędkości, lot odwrócony i wreszcie coś co oszałamia nie tylko fachowców: beczki akcentowane w poziomie i na wznoszeniu — specjalność Abłamowicza. Samolot posłuszny sterom na kilka sekund zatrzymuje się podczas obrotu w położeniu nakazanym przez pilota.

Mistrzostwo akrobacji zostaje nagrodzone oklaskami, których niestety tylko pilot nie słyszy. Lądującego „Biesa" otacza od razu grupka osób, dziękując za pokaz. Teraz następuje jakby dalszy ciąg pokazów. Każdy musi zajrzeć do kabiny, usiąść w fotelu pilota... Nie brak tu władz aeroklubu ze sławnym asem i akrobatą powietrznym — dyrektorem Centralnego Aeroklubu Rumunii Constantinem Manolache na czele. Wśród zainteresowanych „Biesem" znalazł się również attache lotniczy USA, który nawet namawiał usilnie Abłamowicza, by zabrał go „na pasażera" do Warszawy, gdzie miał zamiar właśnie polecieć.

Następnie wyholowani przez „Storcha" rozpoczynają pokazy nasi szybownicy. Demonstrują z wielkim opanowaniem maszyn i rozwagą zdolności własne i sprzętu. Zachwyca elegancja wykonywanych figur akrobacji i lądowanie dokładnie na miejscu startu. I znów tłumy przy szybowcach, zdjęcia, a potem piloci rumuńscy dosiadają naszych szybowców wykonując obloty zapoznawcze.

Opinie, jakie wygłaszali potem o naszym sprzęcie, są pełne superlatywów. Rumuni twierdzą, że nasze szybowce są najlepsze na świecie, a konstruktorzy ich wysoko oceniają nasze koncepcje techniczne. Michai Adascalitei, instruktor aeroklubu w Bukareszcie pragnie, by wzajemne kontakty polsko-rumuńskie w szybownictwie stały się jak najczęstsze, a pokaz dzisiejszy uważa za zapoczątkowanie takich stałych kontaktów. Szef sportu samolotowego w Centralnym Aeroklubie Rumunii Banica Emiciulescu (jeden z najsławniejszych akrobatów powietrznych w Rumunii) wierzy, że APRL i CAR będą więcej prowadzać tego rodzaju spotkań sportowych. Sugeruje, by dla wymiany doświadczeń zorganizować w przyszłości zawody samolotowe, może raid między Polską a Rumunią.

Nasze pokazy zakończone. Teraz gospodarze pragnąc uczcić to małe święto lotnictwa w Clinceni rozpoczynają swój program. Spod hangarów wykołowuje maleńki dwupłatowiec barwnie pomalowany. To jedyny egzemplarz specjalnego samolotu akrobacyjnego dawnej niemieckiej produkcji: Bücker „Jungmeister" Bü-133, z silnikiem o mocy 160 KM i rozpiętości skrzydeł zaledwie 6,60 m. Za sterem tej maszyny mistrz sportu Constantin Manolache, jeden z najwybitniejszych pilotów i akrobatów w Rumunii, mający w swej 14-letniej praktyce ponad 3 tysiące godzin w powietrzu. Manolache jest uczniem również sławnego asa Banica Emiciulescu, który stoi teraz wśród widzów i kto wie czy serce starego instruktora nie bije nieco silniej...

Manolache z miejsca startuje wychodząc piękną świecą w powietrze. Osiąga wysokość około 150 m i teraz rozpoczyna się coś co nie często już można obejrzeć w dobie szybkich maszyn nie budowanych z myślą o akrobacji. Przypominają mi się oglądane przed 1939 rokiem akrobacje na sławnej, maleńkiej RWD-10 kręcone przez K. Plenkiewicza w Masłowie, inż. W. Rychtera w Warszawie i innych, którzy wielkie swoje mistrzostwo demonstrowali wielokrotnie. Manolache tymczasem w powietrzu, na wysokości według mojej oceny nie powyżej 50 m, kręci precyzyjnie swój program (którym zachwycił zresztą na pokazach w Tuszyno w roku bieżącym). Dwa zwroty nie wyżej 100 m, dwie półpętle i wreszcie przepadanie do ziemi na plecach, z którego półbeczką maszyna zgrabnie wychodzi tuż przed publicznością. Cały pokaz odbywa się w zasięgu wzroku widzów, na parterowej dosłownie wysokości. Mały samolot „chodzi" niezwykle precyzyjnie za ręką pilota. Ukoronowaniem jest lot nożycowy, kiedy wydaje się, że już, już maszyna przepadnie wisząc tylko na kadłubie i silniku prostopadle do bardzo bliskiej ziemi. Potem powrót na wysokości wyjściowej, lot plecowy do wysokości około 10 metrów (!), półbeczka, zakręt 90° i Manolache lekko jak ptak podkołowuje pod hangary.

Z kolei startują 3 dwumiejscowe samoloty rumuńskiej produkcji IAR-813. Demonstrują start i lot w zespole na wysokości około 400 m. A teraz lot „piętrowy" (samolot nad samolotem w bardzo małej odległości) i lądowanie w szyku z wyłączonymi silnikami. Był to bardzo dobry pokaz sprawności pilotażowych i właściwości lotnych samolotu, który spotkał się z unaniem naszych pilotów oglądających loty.

Samoloty już w hangarach. Uroczystość kończy mały bankiet zorganizowany staraniem polskiego radcy handlowego w Bukareszcie. Pokazy polskiego sprzętu zakończone.

Trzeba stwierdzić, że inicjatywa naszego „Motoimportu" była niezwykle cenna i na pewno przyczyniła się do zacieśnienia więzów przyjaźni lotników obu krajów. Teraz kolej na dalsze wyprawy lotnicze, na wymianę doświadczeń i na utrwalenie nawiązanych już kontaktów.

PAWEŁ ELSZTEIN



Nasz „Bies" na lotnisku w Clinceni. W kabinie zastępca dyrektora Centralnego Aeroklubu Rumunii płk Filip. O wyposażeniu płatowca informuje inż. Abłamowicz. Płk Filip jest byłym myśliwcem, latał na polskich samolotach P-7 i P-11.



„Jaskółka" otoczona przez pilotów aeroklubowych. O naszym szybowcu informacji udziela pilot Roman Sochacki.

Konstruktor szybowcowy Ovidiu Popa (z lewej) w przyjacielskiej wymianie doświadczeń po locie na „Jaskółce" z inż. Bekierem z PRL (z prawej).
Foto: P. Elsztein (3)



W NOWYCH MUNDURACH

W dniu 11 października br. w Dowództwie Wojsk Lotniczych odbyła się uroczystość wręczenia generałom i oficerom Wojsk Lotniczych odznaczeń państwowych nadanych z okazji XV rocznicy powstania Wojska Polskiego.

Aktu dekoracji dokonał Dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki.

W czasie uroczystości generałowie i oficerowie wystąpili po raz pierwszy w nowych mundurach lotniczych, koloru stalowego.

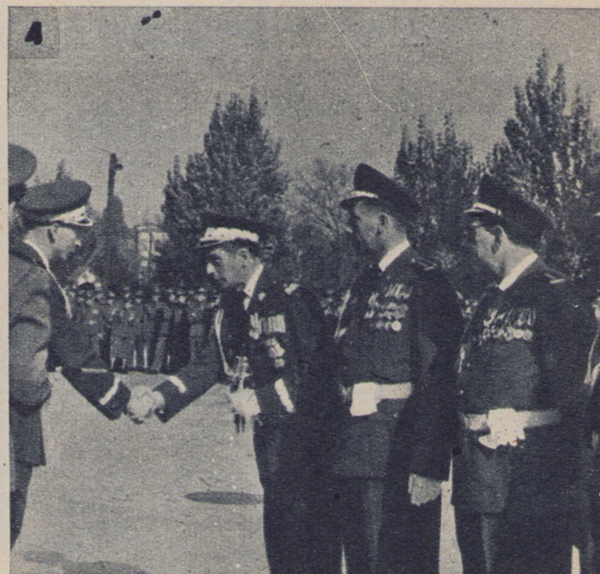




1 Delegacja oficerów Wojsk Lotniczych wręcza gen. dyw. Janowi Frey-Bieleckiemu kordzik oficerski.

2 Płk. A. Aumer dekoruje ppłk. St. Skalskiego medalem „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny".

3 Gen. dyw. Jan Frey-Bielecki dekoruje płk. Aszkenazego Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski.





4 Gen. bryg. Czubryt-Borkowski odbiera z rąk Dowodcy Wojsk Lotniczych gen. dyw. Jana Frey-Bieleckiego kordzik oficerski.

5 Dowodca Wojsk Lotniczych dekoruje Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski płk. Barala. Foto: K. SŁUPIK



Samolot turystyczny PWS-8

SAMOLOT turystyczny PWS-8 zbudowany został w roku 1928 w Podlaskiej Wytwórni Samolotów, według projektu inż. J. Naleszkiewicza. Był to dwupłatowiec dwu- lub trzymiejscowy o składanych płatach, których zawieszenie wykonane było wyłącznie za pomocą elementów sztywnych.

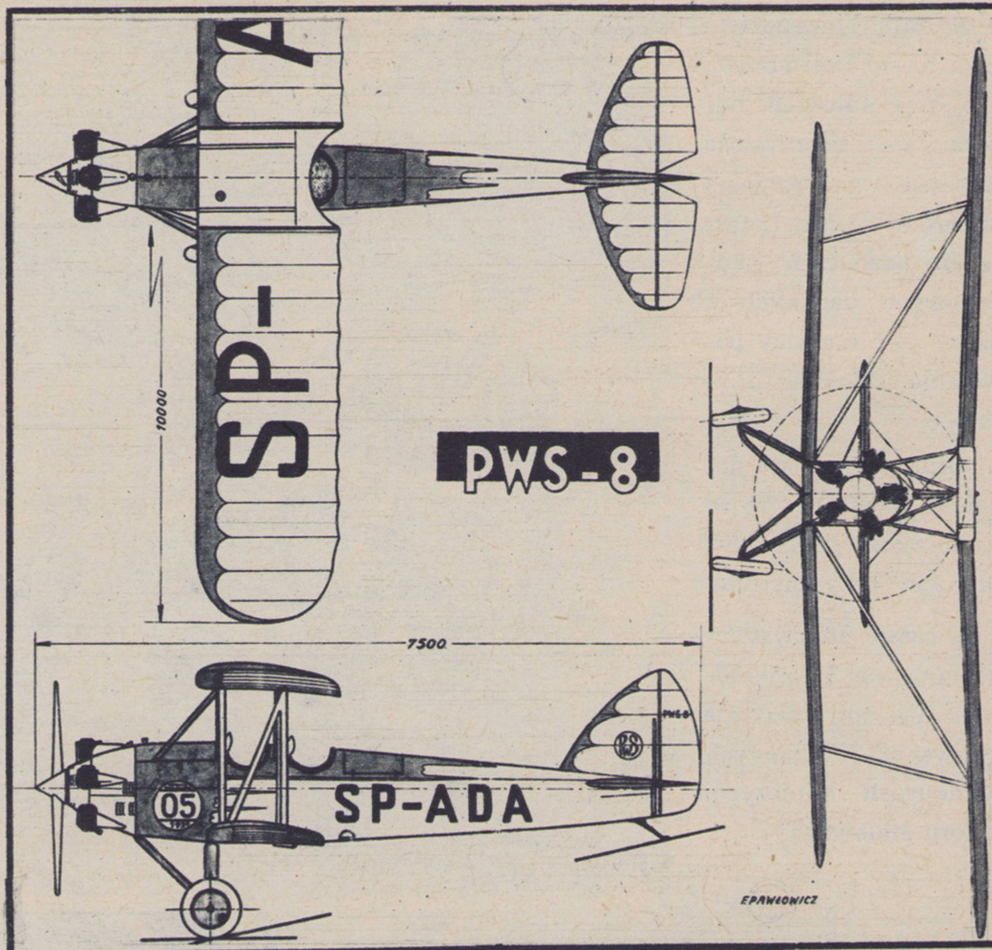
PWS-8 brał udział w roku 1930 w Międzynarodowym Konkursie Awionetek (Challenge de Tourisme International), jednak zawodów tych nie ukończył. Był to samolot konstrukcji całkowicie drewnianej. Płaty o obrysie prostokątnym posiadały eliptyczne zakończenia. Lotki znajdowały się wyłącznie w dolnym płacie, który miał profil A. Bobek Nr 12 (12%). Płat górny o większej rozpiętości posiadał również profil 12%, Nr 11.

Składanie płatów odbywało się przez obrót dookoła zawias na płaszczyźnie tylnych dźwigarów. Łoże silnikowe wykonane było ze spawanych rur stalowych. Sterowanie podwójne, przedni drążek wyjmowany. W kabinie tylnej orczyk, w przedniej pedały. Lotki miały napęd różnicowy. Ster kierunkowy kompensowany był za pomocą sprężyn, których naciąg regulowano specjalną dźwignią.

Podwozie zaopatrzone było w amortyzację olejowo - powietrzną. Zbiornik paliwa z blachy aluminiowej o pojemności 125 l umieszczony w baldachimie. Przewidywano możliwość umieszczenia w kadłubie dodatkowego zbiornika o pojemności 60 l. Za drugą kabiną znajdował się obszerny bagażnik, który mógł być zamieniony na trzecią kabinę.

Samolot PWS-8 specjalnej roli w polskim lotnictwie sportowym, jako samolot turystyczny, nie odegrał.

FELIKS PAWŁOWICZ




PWS-8 na konkursie międzynarodowym w r. 1930. foto ze zbiorów J. B. Cynka

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	—	10,00 m
Długość	—	7,50 m
Wysokość	—	2,95 m
Szerokość ze złożonymi płatami	—	2,95 m
Powierzchnia nośna	—	22,10 m²
Ciężar własny	—	455 kG
Ciężar w locie	—	775 kG
Obciążenie powierzchni	—	35 kG/m²
Obciążenie mocy	—	9,18 kG/KM
Prędkość max.	—	136 km/h
Prędkość minim.	—	72 km/h
Pułap teoretyczny	—	3 000 m
Zasięg	—	700 km

Silnik gwiazdowy, czechosłowacki Walter „Vega" I, o mocy 85 KM.

Z ŻYCIA LOTNIKÓW POLSKICH ZA GRANICĄ

BAJAN PREZESEM SLP

Na ostatnim walnym zebraniu Stowarzyszenia Lotników Polskich w Wielkiej Brytanii wybrano nowe władze. Dotychczasowy prezes tej organizacji, były dowódca lotnictwa w Polsce przedwrześniowej L. Rayski, zgodnie ze swą uprzednią zapowiedzią nie przyjął funkcji prezesa na następne dwa lata. Nowym prezesem SLP wybrano Jerzego Bajana — zwycięzcę Challenge'u w 1934 roku w Warszawie. Jednym z czterech wiceprezesów został wybrany inż. Tadeusz Ciastuła. Przewodniczącym Komitetu Wykonawczego wybrano Czesława Główczyńskiego. Rayskiemu nadano godność członka komitetu honorowego Stowarzyszenia.

ZJAZD GWIAŹDZISTY W DETROIT

W dniach od 30 sierpnia do 1 września br. odbył się w Detroit II Gwiaździsty Zjazd Skrzydeł Stowarzyszenia Lotników Polskich ze Stanów Zjednoczonych i Kanady. Bliższe szczegóły o zjeździe podamy w dalszych numerach.

ZJAZDY MYŚLIWCÓW I BOMBOWCÓW

Jak podał organ SLP „Skrzydła", w maju przyszłego roku odbędzie się w Londynie dziesiąty z kolei tzw. zjazd bombowców. W tym roku 15 listopada odbędzie się tamże również dziesiąty z kolei tzw. zjazd myśliwców. W obu zjazdach, które mają charakter wewnętrzny, wezmą udział byli piloci jednostek myśliwskich i członkowie załóg bombowych służący w lotnictwie polskim na Zachodzie w czasie ostatniej wojny.

EMIGRACJA LOTNIKÓW DO USA

W tym roku wyemigrowało z Wielkiej Brytanii do Stanów Zjednoczonych wielu lotników polskich, z nadzieją lepszego urządzenia się na drugiej półkuli. Należy do nich m. in. Stanisław Karpiński, generał z lat wojny, a znany z okresu międzywojennego uczestnik Challenge'u i z wielu dalekodystansowych raidów po Europie oraz w 1932 r. do Turcji, Persji, Afganistanu, Palestyny, Syrii i Egiptu. Karpiński przebywa obecnie wraz z żoną w Los Angeles, gdzie bierze udział w pracach tamtejszego Skrzydła Stowarzyszenia Lotników Polskich.

Na temat warunków bytu lotników polskich przyjeżdżających do Stanów Zjednoczonych czytamy m. in. w organie SLP „Skrzydła" (nr 78/564) w kronice „Z życia kół i klubów SLP" następujące słowa:

„Warunki istnienia nie tylko na obszarze działalności Skrzydła w Detroit, ale w ogóle w całych Stanach Zjednoczonych, są obecnie o wiele cięższe aniżeli w W. Brytanii. Lotnik przyjeżdżający do Stanów Zjednoczonych, zwłaszcza żonaty i obarczony rodziną, z miejsca natrafia na trudności w znalezieniu mieszkania i zatrudnienia oraz w dostosowaniu się do miejscowego tempa pracy i trybu życia codziennego, znacznie odmiennego od europejskiego.

Ta trudność zdobycia właściwej pracy i stała gonitwa za dolarem w okolicznościach, gdy często do warsztatu pracy trzeba jechać 20—30 mil w jedną stronę i podróż taka nawet własnym samochodem zabiera 40—50 minut czasu, sprawia, iż wielu lotników zamieszkałych w Stanach Zjednoczonych nie interesuje się pracą organizacyjną, będąc nazbyt pochłonięci pokonywaniem trudności związanych z życiem codziennym".

AEROKLUB SLP?

Członkowie SLP w Anglii zajmujący się sprawami sportu lotniczego rozważają możliwość założenia Aeroklubu SLP na lotnisku w Croydon. Stowarzyszenie posiada bowiem możliwość nabycia jednego samolotu „Tiger Moth" i oddania go do użytku klubu na tym lotnisku. Aeroklub ten musiałby jednak organizować własne środki finansowe, gdyż Stowarzyszenie Lotników Polskich, jako organizacja dobroczynna, nie może subwencjonować sportu lotniczego. Jak pisze organ SLP „Skrzydła", wszyscy zainteresowani członkostwem aeroklubu muszą się liczyć z wysokimi opłatami: składka w wysokości około 3 funty oraz opłatami za jedną godzinę lotu około 2 funty. Utworzenie aeroklubu uzależnione jest od odpowiedniej ilości kandydatów, dających gwarancję, że koszt utrzymania klubu będzie przez nich pokryty.

JESZCZE JEDEN ZJAZD

W końcu listopada br. władze SLP zamierzają zorganizować zjazd lotników polskich zamieszkałych we Francji, Belgii i Holandii.

KAPELAN Z LICENCJĄ

Naczelnym kapelanem Skrzydła w Kanadzie jest ks. Edwin Malak, który posiada licencję pilota sportowego. Odznaczony jest on także dwukrotnie Krzyżem Walecznych. (yy)

CONVAIR F-106 „DELTA DART” ● USA

PO udanych doświadczeniach z naddźwiękowym nocnym myśliwcem F-102 „Delta Dagger”, zakłady Convair zbudowały ostatnio nową, ulepszoną wersję tego samolotu, oznaczoną F-106 „Delta Dart”. Ulepszenia polegają głównie na zwiększeniu mocy silnika, udoskonaleniach aerodynamicznych oraz na wprowadzeniu nowoczesnych urządzeń elektronowych.

Samolot wyposażony jest w system automatycznego naprowadzania na cel i sterowania uzbrojeniem — Hugues MA-1, połączony bezpośrednio z centralą naziemną. Uzbrojenie samolotu składa się wyłącznie z pocisków rakietowych, w tym zdalnie sterowane „Genie” (z głowicami atomowymi!) i „Falcon”.

F-106 jest jednomiejscowym, jednosilnikowym średniopłatem o układzie „czystej” delty.

Skrzydło o skosie 60 st. nie różni się zasadniczo od skrzydła F-102. Wyposażone jest ono w sterolotki spełniające jednocześnie rolę lotek i steru wysokości. Krawędź natarcia posiada stożkowe zagięcie ułatwiające loty na dużych kątach natarcia.

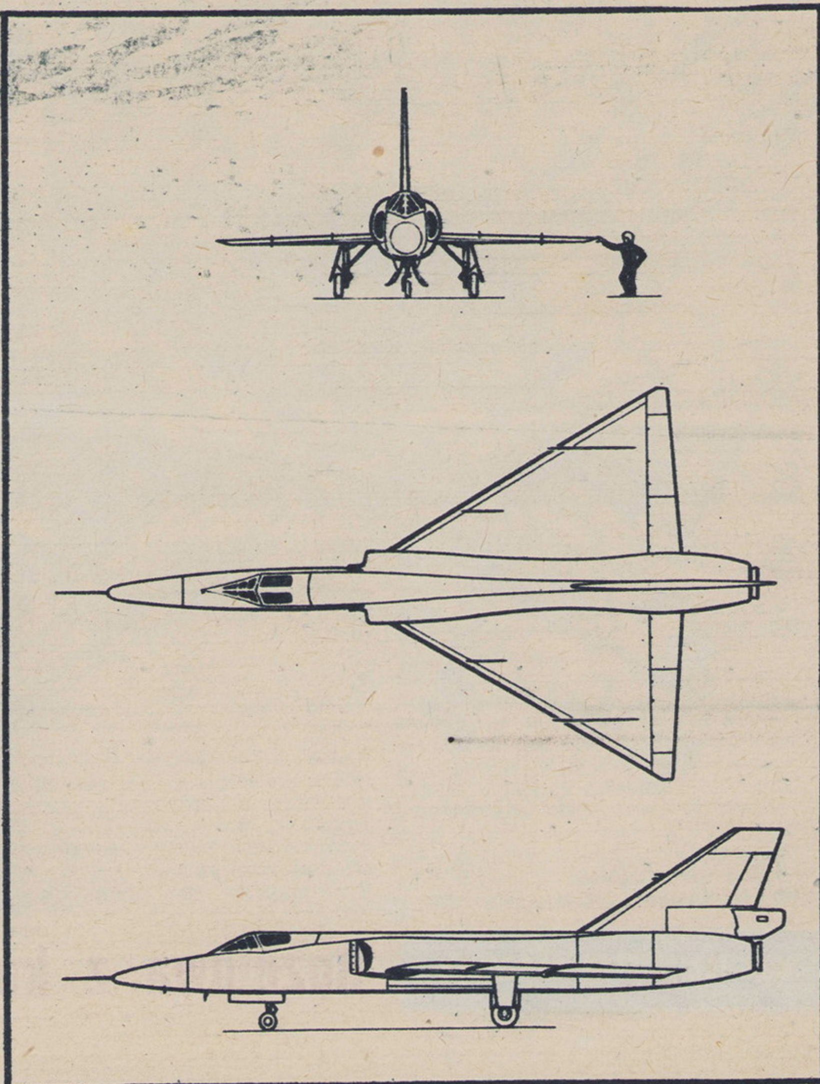
Kadłub dość znacznie różni się od kadłuba F-102. Przewężenie wynikające z „reguły pól” jest znacznie mniej widoczne. Brak zgrubień w tylnej części.

Usterzenie kierunku trapezowe (w F-102 trójkątne), z dość znacznym skosem. Za usterzeniem umieszczony hamulec aerodynamiczny.

Silnik Pratt-Whitney J-75 P-4 o ciągu 7 700 kG (10 700 kG z dopalaczem), zabudowany w tylnej części kadłuba. Chwyty powietrza naddźwiękowe, o zmiennej geometrii (wychylona płyta klinowa do wytwarzania skośnych fal uderzeniowych). Zbiorniki paliwa integralne, w skrzydłach.

W przygotowaniu znajduje się dwumiejscowa (siedzenia w tandem) wersja samolotu. (JS)





DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	—	11,4 m
Długość	—	21,2 m
Wysokość	—	6,1 m
Prędkość	—~	2 000 km/h (Ma—2)

Dalszych danych brak.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

AVIAMILANO F-14 „NIBBIO” ● WŁOCHY

ZACHĘCONY doświadczeniem z udanym dwumiejscowym samolotem sportowo-turystycznym F-8 „Falco”, konstruktor zakładów Aviamilano, inż. Stellio Frati, skonstruował ostatnio rozwojową czteromiejscową wersję tego samolotu, oznaczoną F-14 „Nibbio”. Pierwszy lot nowego samolotu odbył się 14 stycznia 1958 r. Podobnie jak „Falco”, „Nibbio” odznacza się niezwykle elegancką sylwetką i całkowicie drewnianą konstrukcją oraz doskonałymi osiągami.

„Nibbio” jest jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem.

Skrzydło o obrysie trapezowym posiada profil laminarny i pokrycie z grubej sklejki o dużej gładkości.

Kadłub o bardzo czystych liniach mieści nad płatem wygodną, komfortowo urządzoną czteromiejscową kabinę wyposażoną w dwuster i pełne urządzenie radiowe. Osłona z pleksi odsuwana do tyłu.

Podwozie trójkołowe, chowane w locie w skrzydła i przednią część kadłuba.

Silnik płaski, sześciocylindrowy, Lycoming 0-360 o mocy 180 KM. Śmigło przestawialne. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:

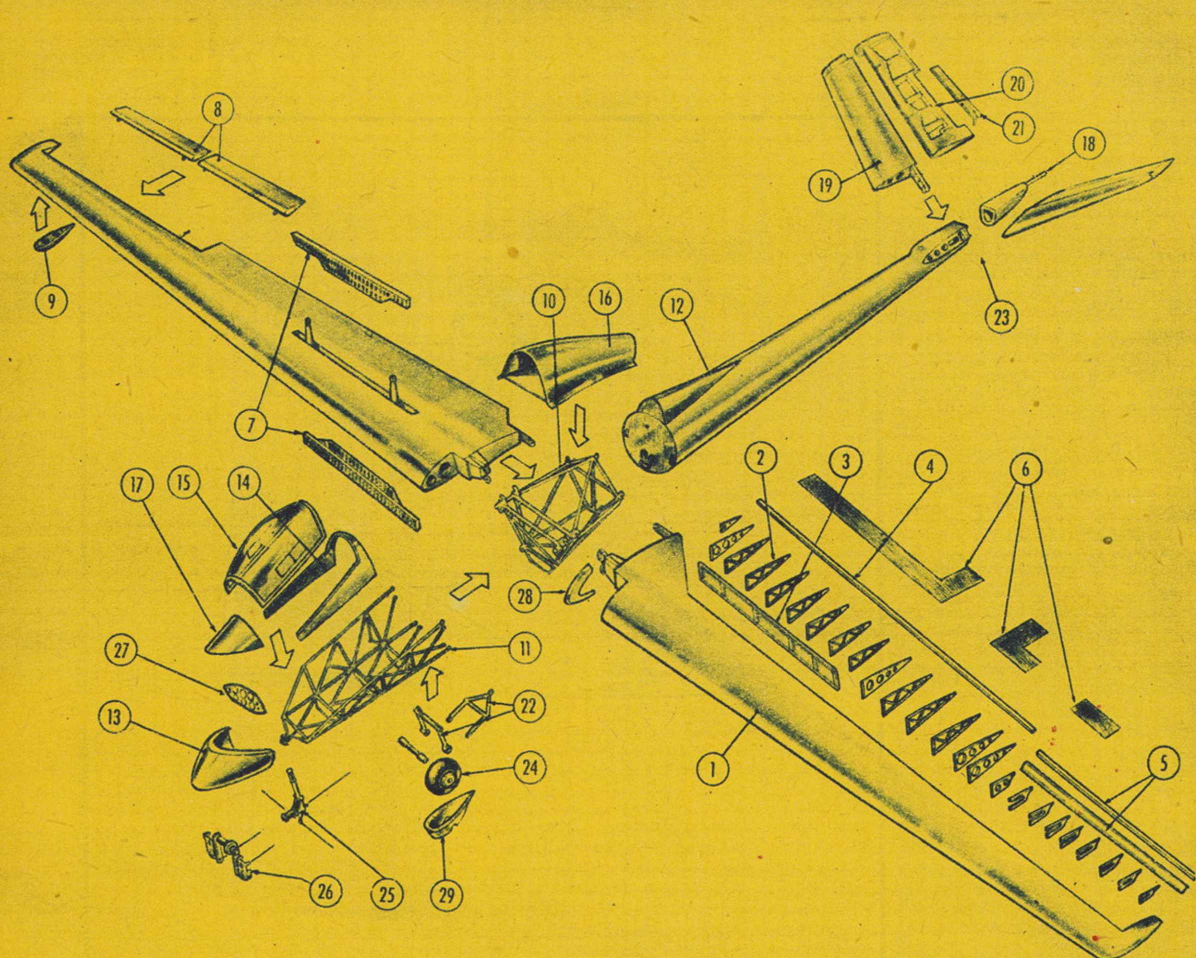
Rozpiętość	—	9,5 m
Długość	—	7,25 m
Wysokość	—	2,46 m
Pow. nośna	—	12,9 m
Wydłużenie	—	7

Ciężary:

Ciężar własny	—	650 kG
Ciężar w locie	—	1 100 kG
Obciążenie pow.	—	85,4 kG/m²
Obciążenie mocy	—	6,1 kG/KM

Osiągi:

Prędkość maks.	—	310 km/h
Prędkość przelotowa (H—2 000 m)	—	290 km/h
Prędkość minimalna	—	92 km/h
Pułap	—	5 400 m
Zasięg	—	1 000 km

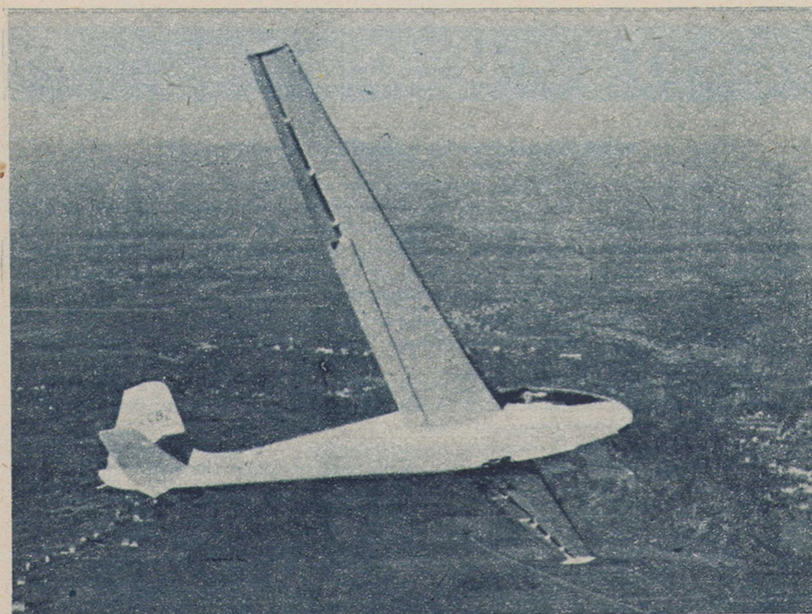


„FAUVETTE" W PROSZKU

Oznaczenia: 1 — Keson skrzydła z okuciami, 2 — żebra, 3 — Dźwigar pomocniczy, 4 — Krawędź spływu, 5 — Szczelina lotki, 6 — Wzmocnienie pokrycia, 7 — Hamulce aerodynamiczne, 8 — Lotki, 9 — Zakończenie skrzydła, 10 — Kratownica środkowa, 11 — Kratownica przednia, 12 — Tylna część kadłuba, 13 — Przód kadłuba, 14 — Łoże osłony kabiny, 15 — Osłona kabiny, 16 — Osłona części środkowej, 17 — Osłona części przedniej, 18 — Zakończenie kadłuba, 19 — Statecznik, 20 — Ster, 21 — Klapka wyważająca, 22 — Podwozie, 23 — Płoza tylna, 24 — koło podwozia, 25 — Drążek sterowy, 26 — Pedały, 27 — Tablica przyrządów, 28 — Osłona połączenia skrzydła i kadłuba, 29 — Osłona koła podwozia.

mgr inż. JUSTYN SANDAUER

Rozmowa z konstruktorem szybowców Breguet



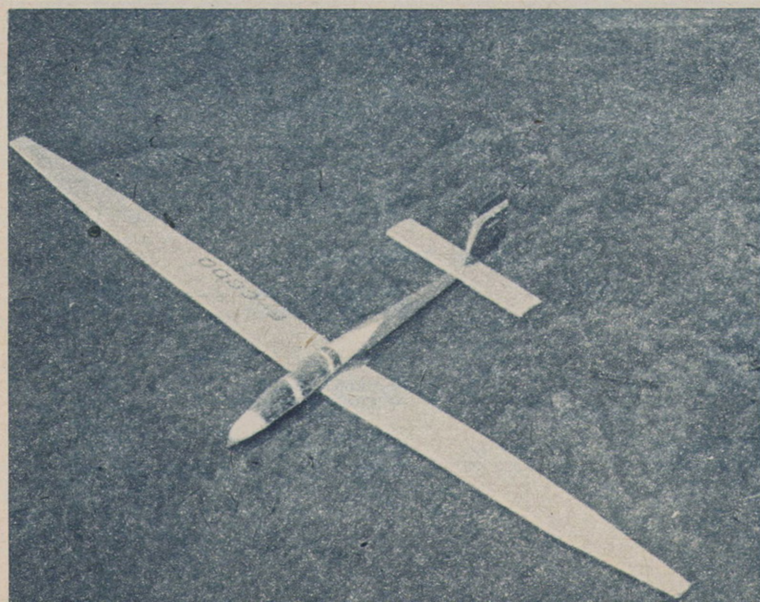
Z p. Jean Cayla, znanym francuskim konstruktorem szybowców, poznaliśmy się w r. 1956 w St Yan. Jako główny konstruktor Breguet'a -901 wygłosił on wówczas na kongresie OSTIV odczyt na temat założeń projektowych tego szybowca. Odczyt był bardzo ciekawy; uzasadnienie wyboru głównych parametrów szybowca oraz relację z prób w locie wygłosił p. Cayla z typowo francuską swadą. Największe zaciekawienie wzbudziły filmowane pomiary opływu lotek na dużych kątach natarcia; skuteczność lotek na małych prędkościach była piętą achillesową prototypu. Jeżeli dobrze pamiętam, pomiary w locie wykazały, że przy pełnym wychyleniu lotki do góry następowało niekorzystne zaburzenie opływu; p. Cayla uporał się z tym zmniejszając zakres wychylenia. Po odczycie, zabierając głos w dyskusji, zwróciłem uwagę, że podobne trudności pokonaliśmy w SZD na innej drodze, a mianowicie przez właściwy dobór kształtu szczeliny między skrzydłem i lotką. Dyskusja nasza nie ograniczyła się tylko do tego tematu i przeciągnęła się dość długo. Nie wiedziałem jeszcze wówczas, że p. Cayla jest nie tylko znanym konstruktorem, lecz również wysokiej klasy pilotem szybowcowym. Dowiedziałem się o tym przypadkiem przeglądając w zeszłym roku w „Aviasport" sprawozdanie z szybowcowych mistrzostw Francji, w których p. Cayla brał udział.

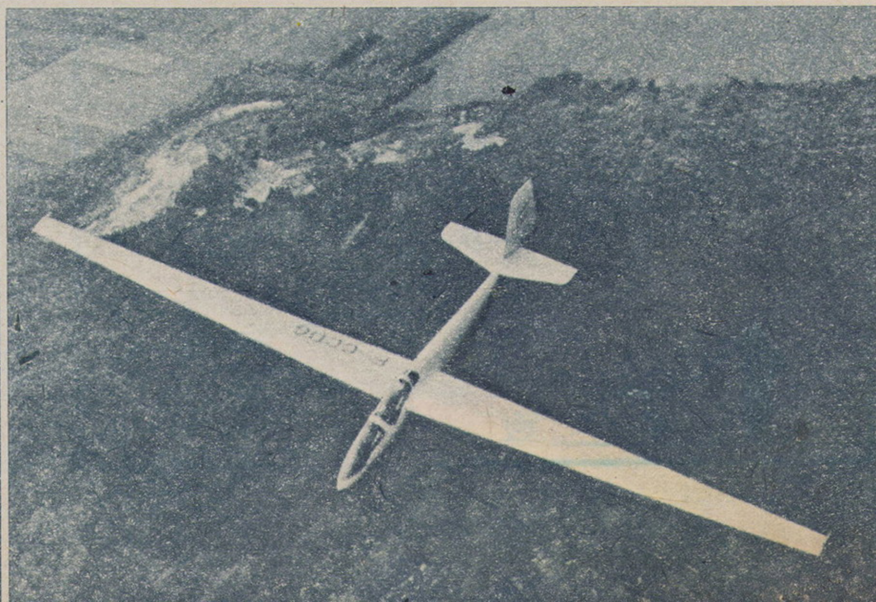
Kiedy po przyjeździe ekipy francuskiej do Leszna zobaczyliśmy się znowu, p. Cayla pełnił funkcję pomocnika zawodnika. Przywitaliśmy się jak dobrzy znajomi. Umówiliśmy się wówczas, że przy najbliższej sposobności porozmawiamy o interesujących nas sprawach. Sposobność taka nie nadarzyła się przez cały czas trwania zawodów — dopiero w ostatnim dniu usiedliśmy w kawiarence na lotnisku i p. Cayla opowiedział mi o swojej pracy.

Zakłady Breguet organizują obecnie swoją czwartą fabrykę, położoną w pobliżu Pirenejów, w Aire sur l'Adour. Fabryka ta pracuje już od roku i ma stać się ośrodkiem konstrukcji i produkcji szybowców oraz lekkich samolotów. W chwili obecnej zakład ma profil wyłącznie szybowcowy i zatrudnia około 110 pra-

Wyżej: Jednomiejscowy szybowiec wyczynowy Breguet-901-S1. Niżej: Dwumiejscowy szybowiec szkolno-treningowy Breguet-902 „Choucas".

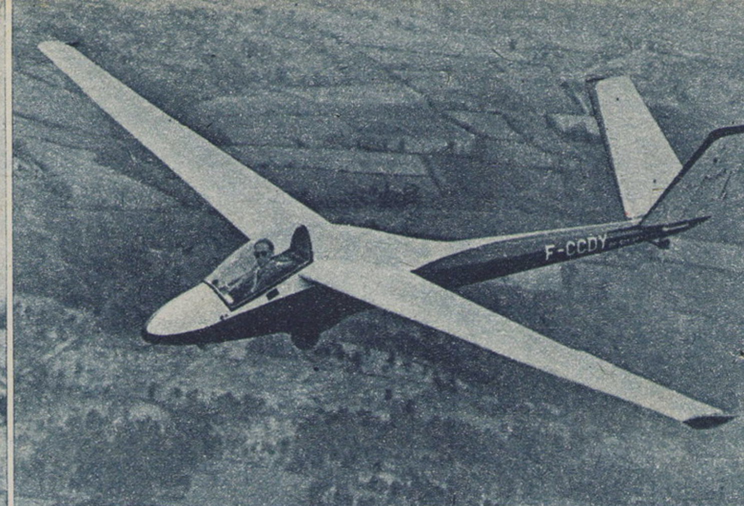
Dwumiejscowy szybowiec wyczynowy Breguet-904 „Nymphale".







Rozentuzjazmowani wspaniałą akrobacją Tadeusza Sliwaka w dniu otwarcia VII SMS — Francuzi samorzutnie pomagają transportować „Jastrzębia" po jego wylądowaniu. Pierwszy z lewej: inż. Jean Cayla.



Najciekawszy konstrukcyjnie szybowiec ostatnich mistrzostw świata w Lesznie w klasie standart — prefabrykowany w zestawie części Breguet 905-01 „Fauvette".

cowników. Docelowy stan zatrudnienia ma wynosić 250 pracowników; zostanie on prawdopodobnie osiągnięty w 1959 r.

Ponieważ w konstrukcji szybowców Breguet duże zastosowanie znajdują tworzywa sztuczne, fabryka wyspecjalizowała się w dziedzinie lotniczych zastosowań tych tworzyw i niezależnie od własnej produkcji wykonuje zamówienia dla pozostałych zakładów Breguet. W dziedzinie lekkich samolotów zakład prowadzi na razie tylko analizę rynku jako podstawę do rozpoczęcia pierwszej konstrukcji.

Fabryka w Air sur l'Adour powstała dopiero niedawno, ale działalność na polu szybowcowym firma Breguet prowadzi od wielu lat. Pierwszą konstrukcją powojenną był wyczynowy Breguet — 900, który p. Cayla określa jako nieudany. Doświadczenia zdobyte przy tej okazji nie poszły na marne i zostały wykorzystane w konstrukcjach późniejszych. Pierwszą z nich był wyczynowy jednomiejscowy Breguet-901, którego 2 prototypy zostały wykonane na zlecenie państwa dla pilotów francuskich startujących na V Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Anglii w 1954 r. Francuzi zdobyli pierwsze i siódme miejsce. Podczas VI Szybowcowych Mistrzostw Świata we Francji w 1956 r. na szybowcach Breguet-901 startowało wielu pilotów i tym razem również Breguet-901 uplasował się na pierwszym miejscu; nie był to już prototyp lecz jeden z zamówionej w zakładach Breguet serii 37 sztuk.

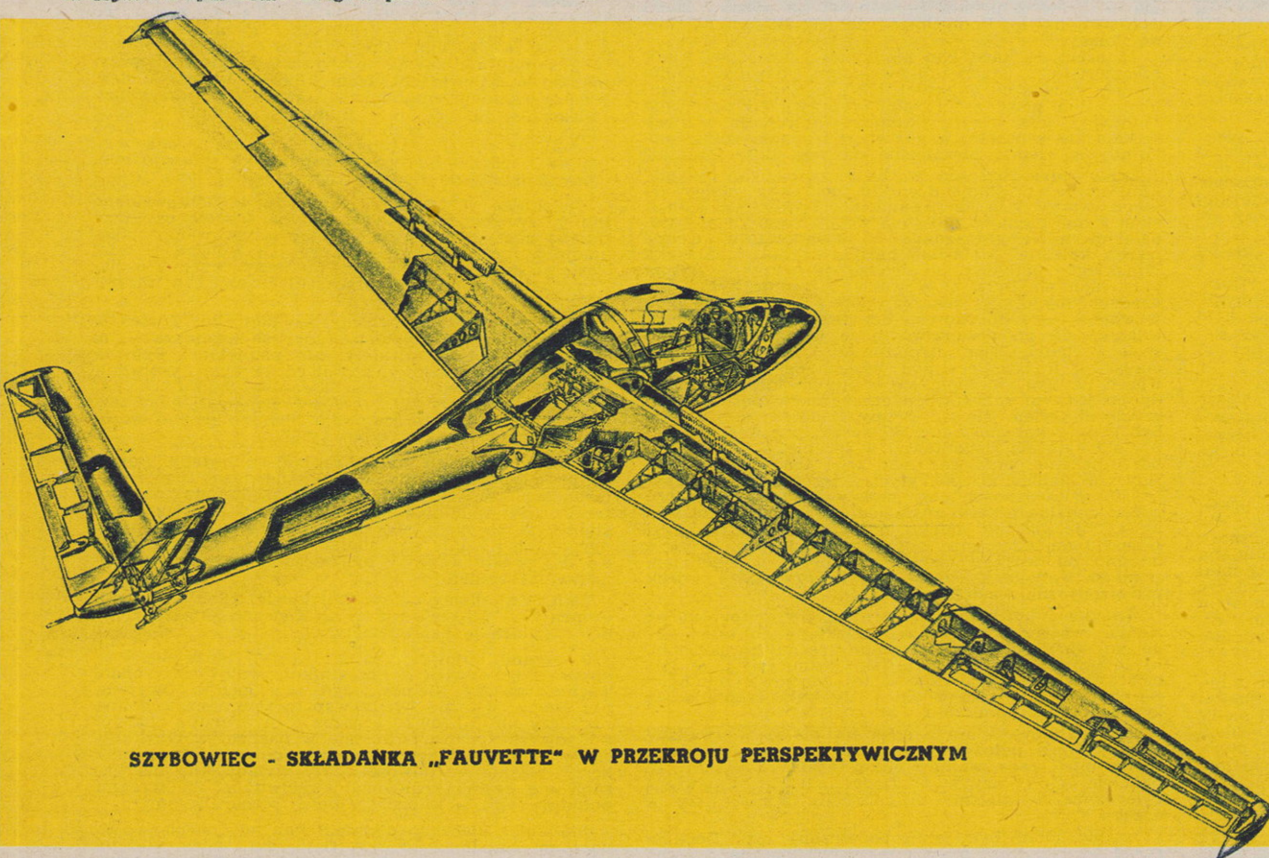
Przed mistrzostwami świata w 1956 r. firma Breguet otrzymała zamówienie państwowe na dwumiejscowy szybowiec wyczynowy o oznaczeniu Breguet-904. Prototyp został ukończony w przewidzianym terminie i startował na mistrzostwach zajmując 5-te miejsce. Firma Breguet otrzymała następnie zamówienie seryjne na 15 sztuk; pierwszy egzemplarz seryjny widzieliśmy w tym roku w Lesznie.

Równolegle z zamówieniem seryjnym na szybowiec wyczynowy firma Breguet otrzymała również zlecenie państwowe na 2 prototypy dwumiejscowego szybowca szkolnego o oznaczeniu Breguet-902. W przeciwieństwie do wyczynowych 901 i 904, szkolny 902 — zdaniem p. Cayla — nie spełnił pokładanych nadziei. Szybowiec ten odpowiadał warunkom technicznym zamawiającego, ale właśnie z tego powodu był ciężki, drogi i nie nadawał się do produkcji seryjnej. W wyniku niezbyt pozytywnych doświadczeń z wykonywania zleceń państwowych firma Breguet postanowiła realizować dalsze konstrukcje szybowcowe całkowicie samodzielnie. Na pierwszy ogień poszedł Breguet-905, najpopularniejszy w Lesznie szybowiec klasy standart. Projekt wstępny przewidywał początkowo, że 905 będzie szybowcem treningowym, ale po ogłoszeniu warunków klasy standart został on zrewidowany w kierunku zwiększenia rozpiętości do 15 m i dostosowania do wymagań mistrzostw świata. Pierwszy rysunek konstrukcyjny tego szybowca został zakończony 1 grudnia 1957 r. (!) i od razu przekazany na warsztat. Dzięki ogromnemu wysiłkowi konstruktorów i pracowników warsztatowych budowa Breguet'a-905 została ukończona w kwietniu 1958 r., tzn. w ciągu 4-ch miesięcy. Po oblocie i próbach fabrycznych w pierwszej połowie maja szybowiec został przekazany dla zgrupowania pilotów przygotowujących się do mistrzostw świata. Konkurentami Bregueta-905 były Wassmer Wa-20 i bezogonowy Fauvel AV-22. Zdanie pilotów zadecydowało, że do Leszna winien pojechać 905. Wprawdzie dalszym następstwem tego wyboru było tylko zamówienie na następne 2 prototypy, ale fabryka w Aire sur l'Adour przygotowuje produkcję seryjną w ilości 5—10 sztuk miesięcznie.

Sukces samodzielnej działalności konstrukcyjnej firmy Breguet skłonił czynniki państwowe do zaakceptowania następnego projektu, którym jest Breuget-906. Szybowcem tym pragną konstruktorzy wypełnić lukę, która powstała po niepowodzeniu dwumiejscowego szkolnego 902. Breuget-906 będzie miał również 18 m rozpiętości, ale dzięki znacznie prostszej konstrukcji jego ciężar będzie o 120 kG mniejszy, a koszt produkcji obniży się w stosunku do 902 o 40%.

Plany zakładów Breguet nie kończą się jednak na szkolnym 906. Prawdopodobnie jeszcze podczas nadchodzącej zimy zostanie oblatany doświadczalny jednomiejscowy szybowiec stratosfetryczny. Ponieważ jednak koncepcja tego szybowca jest uważana za przestarzałą, konstruktorzy traktują go jako podstawę do projektu nowego dwumiejscowego szybowca stratosferycznego, którego opracowanie winno się rozpocząć w 1959 r. W chwili obecnej trwają rozmowy z niemieckim instytutem profesora Waltera Georgii w sprawie wspólnej realizacji projektu.

Dziękuję p. Cayla za informacje i rozstajemy się ze stereotypowym leszniańskim pożegnaniem — do zobaczenia na następnych mistrzostwach za 2 lata!

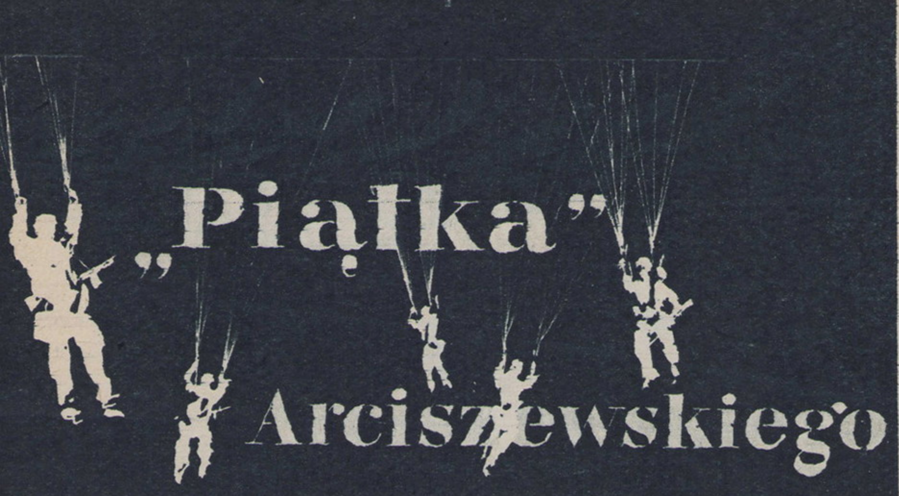


SZYBOWIEC - SKŁADANKA „FAUVETTE" W PRZEKROJU PERSPEKTYWICZNYM

DANE TECHNICZNE SZYBOWCOW BREGUET

Typ	901	902	904	905
Rozpiętość (m)	17,32	18,0	20,0	15,0
Pow. nośna (m²)	15,0	21,6	20,0	11,25
Wydłużenie	20	15	20	20
Ciężar w locie (kG)	350—420	490—550	570—680	215—250
Obciążenie pow. nośnej (kG/m²)	23—28	22—26	28,5—34	19—22,5
Max. doskonałość	35	28	33	32
przy prędkości (km/h)	80	75	85	70
Min. prędkość opadania (m/sek)	0,65	0,75	0,65	0,60
przy prędkości (km/h)	70	65	70	60

Uwaga: Osiągi odpowiadają ciężarowi szybowca bez balastu i są prawdopodobnie wzięte z obliczeń, a nie z prób w locie.



Poniżej zamieszczamy krytyczny list jednego z „Piątki Arciszewskiego" — Zbigniewa Romanowskiego, członka Zarządu Aeroklubu Białostockiego, skierowany do autora książki „Zdobywcy Przestworzy" Stanisława Strumph-Wojtkiewicza. List publikujemy z pewnymi skrótami.

REDAKCJA

NA wstępie przedstawię się: nazywam się Zbigniew Romanowski i jestem jednym z „Piątki Arciszewskiego", o której to „piątce" wstawił Pan kilkustronicowy artykuł do książki pt. „Zdobywcy przestworzy".

Książka ta nie przypadkowo wpadła mi w ręce. Żywo interesuję się wydawnictwami z dziedziny lotniczej, więc nic dziwnego, że przeczytałem i tę publikację. Nie mogłem pogodzić się z wieloma nieścisłościami, które zakradły się tam z niewiadomych przyczyn. Wszystko, o czym chcę tu mówić, dotyczy jedynie „Piątki Arciszewskiego" zamieszczonej na str. 277—300. W moim osobistym mniemaniu podważa to wartość całej książki. Nie jestem pisarzem ani publicystą, proszę mi więc wybaczyć formę i styl niniejszego listu.

Kpt. Mikołaj Arciszewski nie był dziennikarzem z Gdańska, lecz redaktorem „Kuriera Bałtyckiego" w Gdyni. Jest to mała różnica na początek, lecz jeśli uwzględnić okres sprzed 1 września 1939 roku, nabiera ona cech poważniejszych.

Pomijam działalność kpt. Arciszewskiego w obozie na Litwie. W tym czasie znajdowałem się w obozach łotewskich. Kpt. Arciszewskiego poznałem dopiero w Kozielsku, dokąd przewieziono nas z Łotwy w końcu lipca 1940 roku.

Kpt. Arciszewski mimo nieprzeciętnych umiejętności, fenomenalnej pamięci, znajomości kilku języków, zdolności do rysunków i błyskotliwej inteligencji — był młodym człowiekiem (miał około 30—31 lat), kiedy go poznałem i nikt nie może stwierdzić, że był mężem stanu mającym za zadanie pilnowanie spraw polskich. Zdawał sobie natomiast sprawę z ówczesnej sytuacji i widział ją na pewno wyraźniej od większości z nas (wielu z nas niedawno skończyło zawodową podchorążówkę lotniczą). Na tym właśnie tle wyróżnił się w obozie.

Nie wiem, dlaczego pominął Pan nazwisko ppor. Stanisława Wińskiego, z którym kpt. Arciszewski przebył oblężenie Warszawy i z którym stanowili nierozłączoną wprost parę aż do końca 1941 r. albo początku 1942 r., kiedy to Staszek na skutek ciężkiej choroby na tle nerwowym musiał być wysłany do swojej rodziny w Kieleckie.

Następna nieścisłość: kpt. Arciszewski nie składał w naszym imieniu żadnej deklaracji współpracy.

Lądowanie: chcieliśmy być wyrzuceni koło Włoszczowej. Tam mogliśmy tylko liczyć na znajomych, których miał kpt. Arciszewski. Wyrzucono nas koło Zofiówki (nie obok Łodzi), mniej więcej między Pabianicami a Piotrkowem, a jakieś 1,5 do 2 km od granicy „gubernatorstwa".

Pierwszy nie skakał kpt. Arciszewski, lecz ja. Pański informator może o tym nie wiedział, ale cały nasz bagaż był zrzucony w worku na specjalnym spadochronie automatycznym. Ja skakałem bezpośrednio za workiem i zadaniem moim była opieka nad workiem i jego zawartością podczas skoku i bezpośrednio po wylądowaniu.

A propos pseudonimów: jeżeli podaje Pan prawdziwe nazwiska, to po co wymyślił Pan sobie dla nas nowe pseudonimy? Pseudonimy nasze były może nieco śmieszne, ale byliśmy wtedy młodzi i nie ma powodów, żeby je ukrywać. Kpt. Arciszewski miał pseudonim „Michaił" i w związku z tym nazywaliśmy się grupą Michała. Ja, jako jego zastępca, miałem pseudonim „Arkona", Ziółkowski — pseudonim „Jagan". Pseudonimów Wińskiego i Mickiewicza nie pamiętam, zresztą praktycznie nigdy ich nie używaliśmy.

Pogoda podczas skoku była istotnie bardzo ładna — spokojna bezwietrzna noc, świecił księżyc. Skakaliśmy z wysokości 1 000 m. Było to w nocy z 16 na 17 sierpnia 1941 r. o godzinie 1.10, kiedy poprawiłem się na taśmach po rozwinięciu spadochronu i popatrzyłem jeszcze w powietrzu na świecące cyferki mojego zegarka.

Nikt z nas nie opadł na krzaki i nikt się nie podrapał z tego powodu, bo jak już powiedziałem — nie było wiatru. Byliśmy troszkę pokrwawieni, ponieważ skakaliśmy z gołymi głowami (bez pilotek) i taśmy spadochronowe każdemu z nas ponadrywały nieco uszy. Nic o tym nie wiedziałem, dopóki któryś z kolegów nie zwrócił mi na to uwagi.

Inna sprawa: jest Pan pilotem i jak Pan sobie wyobraża „kotłowanie się" w powietrzu grupy skoczków? Wie Pan o tym, że to mogłoby się skończyć lądowaniem bez otwartych spadochronów.

Nasz skok wyglądał w ten sposób: dyżurny pilot instruktor, stojący przy otworze drzwiowym naszego Douglasa, krzyknął w pewnej chwili: „Paszoł", wypchnął worek, następnie skoczyłem ja, a za mną cała grupa, już nie pamiętam w jakiej kolejności, wszyscy z rękami na uchwytach. Ja wykonałem skok z opóźnieniem i kiedy siedziałem już na pasach i spojrzałem w górę (noc była księżycowa), zobaczyłem nad sobą pięć spadochronów. Nie potrafiłem odróżnić opadającego worka od moich kolegów. Obserwowałem je do chwili mojego lądowania i bezpośrednio po lądowaniu. Widziałem, że jeden spadochron oddalił się w kierunku szczekających psów, trzy opuściły się w zwartej grupie, ostatni niedaleko tej trójki. Sądziłem początkowo, że w kierunku szczekających psów (a więc wsi) lądował worek, ale później okazało się, że był to Pański „Zielarz" czyli Jagan — Ziółkowsi. Prawdą jest, że skręcił nogę przy lądowaniu.

Nie wiem skąd Panu przyszło do głowy robić z naszego Igora Mickiewicza takiego pobożnisia. Wszyscy znaliśmy go jeszcze w podchorążówce jako człowieka raczej słabo wierzącego, a o ile go znałem osobiście — a żyliśmy w przyjaźni — z pewnością nie odmawiał w powietrzu „zdrowasiek", choćby z tej prostej przyczyny, że nie miał na to czasu.

Nic nas nie bolało i nikt nie myślał o samobójczym strzelaniu. Lądowaliśmy wszyscy twardo, ponieważ mieliśmy na sobie jeszcze spadochrony piersiowe oraz indywidualne worki-plecaki, zawieszone poniżej spadochronu plecowego na wysokości kolan, zawierające żywność i bieliznę.

Uzbrojenie: po jednym pistolecie „TT" z dwoma magazynkami i zapasową amunicją, po dwa granaty i po nożu fińskim. Wiński miał oprócz tego „pepeszkę" i z tego tytułu nie miał na sobie swojego plecaka — znajdował się on w worku bagażowym.

Jeszcze jedno: gdzie Ziółkowski nabywał trening w skakaniu ze spadochronem? W grupie Technicznej Szkoły Podchorążych Lotnictwa? Przecież byliśmy tam razem i nikt w tej naszej szkole nie skakał. Podczas skoku Ziółkowski manewrował linkami, ażeby przyspieszyć opadanie, ale rezultat był ten, że omal nie wylądował na wiejskich chałupach. Niemców z całą pewnością nie mógł zobaczyć — gdyby nawet tam byli — skoro nie zauważył wsi. Mogę powiedzieć o sobie to, że z trudnością orientowałem się w sytuacji, widziałem że lecę na jakieś jaśniejsze pole (rżysko), ale co było krzakami, kartoflami, łąką, tego nie odróżniałem. Słyszałem z powietrza terkotanie wozu, gwizdanie jakiejś melodii i głośne „psiakrew", zwrócone do konia. Mimo całego napięcia to pierwsze polskie „psiakrew" na polskiej ziemi jakoś mi ulżyło. Pomyślałem, że jednak tam na dole są Polacy.

Dlaczego to każe Pan biednemu „Zielarzowi", a w rzeczywistości Jagan-Ziółkowskiemu, dźwigać radiostację, ważącą co najmniej 40kG, a tym samym uzależnia Pan powodzenie całej wyprawy od skręcenia jego nogi, jeśli w rzeczywistości radiostacja ta znajdowała się w worku bagażowym i spadła sobie spokojnie na ziemię niezależnie od woli naszej piątki?

Tylko gdzie był ten worek — oto było pytanie, które mnie specjalnie dręczyło, ponieważ miałem na niego uważać i ja go „zgubiłem". Wykonując jednak skok z opóźnieniem zgubiłem worek z oczu i nie wiedziałem gdzie go szukać po wylądowaniu. Grupę trzech kolegów znalazłem bardzo szybko, a Staszka Wińskiego spotkałem po drodze do grupy — worka przy nich nie było. Ziółkowskiego też nie było i nie wiedzieliśmy czy szczekanie psów od strony wsi było wywołane jego obecnością, czy też upadkiem worka. Udałem się na poszukiwania w jedną stronę, Staszek w drugą, kpt. Arciszewski i Igor zostali na miejscu. Podszedłem pod wieś, ale nie chciałem wpaść na psy i udałem się w innym kierunku. Kiedy po jednym z bezowocnych marszów poszukiwawczych zbliżyłem się do grupy, Ziółkowski już tam był i narzekał na nogę. Wszyscy przewracali mapy, starając się zorientować w terenie — oczywiście bezskutecznie, ponieważ map tego terenu nie mieliśmy. Ja łaziłem po pokrytych rosą polach, zmachany do ostateczności, cały mokry od rosy. Dopiero przed godziną 5 rano znalazłem worek w kartoflach, nawet nie bardzo daleko od grupy. Natychmiast przeszło mi zmęczenie, odciąłem spadochron wraz z linkami od worka, rozprułem worek, wyciągnąłem z niego walizkę z radiostacją i przykryłem worek prowizorycznie kartoflanymi liśćmi.

Walizkę i spadochron zabrałem do grupy, mając zamiar wrócić i zabrać resztę. Kiedy zbliżałem się do postoju grupy, zauważyłem kręcących się obok wieśniaków, a kpt. Arciszewski rozmawiał z jakimś mężczyzną. Wielkich słów w tej rozmowie nie było. Nie było też butelki wódki i nie było żegnania się krzyżem przy spotkaniu.

Kiedy zbliżyłem się z ręką na pistolecie (walizkę i spadochron położyłem za krzakiem, żeby w razie czego mieć ręce wolne), chłop właśnie spytał: „To panowie są Polacy"? i kiedy usłyszał odpowiedź twierdzącą widziałem, że zakręciły mu się łzy w oczach.

To nie mógł być jakiś podejrzany typ. Dookoła znajdowali się już prawie wszyscy mieszkańcy wsi, a córka wieśniaka prowadzącego z nami rozmowę oświadczyła wręcz, że przyszła po spadochrony na bluzki. Rozprowadzono nas początkowo do kilku chałup, umyliśmy się i w jednej z nich ktp. Arciszewski podarował swój zegarek jakiemuś malcowi. Następnie „zamelinowano" nas w olszynie. Siedzieliśmy tam cały dzień aż do wieczora, niemiłosiernie gryzieni przez komary. Wieczorem zabrano nas do którejś z chat na kolację. Była tam i wódka, ale sam nie piłem i wstrzymywałem od picia kolegów. Zaraz po kolacji wyruszyliśmy prowadzeni przez amatorów-przemytników, którzy doprowadzili nas do Generalnej Guberni i ulokowali na wsi w chacie krewnych p. Michała Zgida — p. Kwapiszów. (Nie wiem czy nie przekręcam nazwiska). Młody p. Tadeusz Kwapisz ukrył nas bez żadnych pytań na strychu swego domu na wsi, 12 km od Piotrkowa. Stąd pewnie to „pięterko" w Piotrkowie, ale zapewniam Pana, że w Piotrkowie był właśnie parter. Tam, to znaczy na wieś, przywieziono chyba po dwu dniach Ziółkowskiego i radiostację.

Niemcy w samochodzie zaraz po wylądowaniu — to czysta fantazja. Nie było ich, nie widzieliśmy ich, a więc i nikt nie miał zamiaru strzelać do tego czego nie było. Żaden spadochron nie był też na drzewie — to czysta fantazja.

Jeżeli ma pan dokładną mapę w domu, to proszę spojrzeć gdzie jest Zofiówka i czy można z niej popatrzeć na Łódź. Proszę poszukać podmiejskich lasków łączących Łódź i Zofiówkę! Będzie Pan miał trudności — strasznie mi przykro — ale tego Pan nie dokona. Bardzo dobrze, że nie kazał nam Pan robić znaku krzyża wprost butelką wódki — byłoby to już ukoronowaniem całości.

W każdym razie ten rzekomy „litr" widziany oczami czyjejś fantazji — to jakaś makabra. Ciekaw jestem, co powiedziałby Michał Zgid na opis tej sceny — gdyby oczywiście jeszcze żył.

Ta cała polityka na str. 289 — robiona na gorąco, od razu w lesie, to przecież też „lipa". Ludziom ze wsi Zofiówka wystarczyło wtedy, że jesteśmy Polakami i że potrzebujemy od nich pomocy, nie pytali, skąd i po co. Czy to nie jest wspaniałe i czy może być coś piękniejszego, aniżeli takie postępowanie? Komu przyszła do głowy ta wódka i w jakim celu?

Ludzie ci dowiedzieli się od nas o wszystkim jeszcze tego samego dnia — było to nie tylko zbyteczne, ale narażało i tych ludzi, i nas, i całą sprawę. W ogóle, trochę za dużo u nas było gadania. Mimo wszystko chciałbym kiedyś jeszcze zobaczyć tych ludzi, którzy nas tak serdecznie spotkali i tak się nami zajęli. Tylko co powiedziałbym im, w czyim imieniu miałbym dziękować? W swoim własnym, to chyba troche za mało.

Robienie z Igora tchórza ani nie jest zgodne z prawdą, ani nie jest nikomu potrzebne. Nawiasem mówiąc Igor, to najprawdziwsze w świecie imię mego kolegi Igora Mickiewicza, a nie żaden pseudonim. Wszyscy, którzy znali kiedykolwiek Igora, nie posądzą go o tchórzostwo. Igor był aż za odważny i zawsze mieliśmy obawy, aby czasem nie zaczął niepotrzebnej strzelaniny. Opisywanie o ludziach zmarłych tego, co nie miało miejsca, nie świadczy o nikim dobrze.

Nie wiem skąd Pan wziął, że zasobnik ukryty został w sekretnym miejscu. Kiedy poszedłem do worka po raz drugi, już worka nie było. Przeszukałem wszystko dookoła z jakimś chłopcem i chociaż ślady były, samego worka nie znaleźliśmy. Dopiero w miesiąc, a może więcej dowiedzieliśmy się, że jakiemuś gospodarzowi mieszkającemu w pobliżu lądowania grupy, na tzw. kolonii, wyleciała w powietrze kuchnia. Widocznie to on „buchnął" nam wtedy worek, a w nim 40 kG trotylu i myślał, że znalazł mydło — trochę to było do mydła podobne.

Przez granicę przeszliśmy zupełnie spokojnie, nie mówiąc o pokrwawieniu całych stóp, bo amatorzy-przewodnicy kazali nam maszerować po bezdrożach i ścierniskach boso. Nie było żadnej strzelaniny i niech Pan z nas nie robi zbyt tanich bohaterów.

Ulotki: to nie lekkomyślność ze strony naszego pilota, że zrzucił ulotki. Nikt się tam zresztą do powstania nie wybierał i nikt do tego nie nawoływał. Pilot, po wyrzuceniu nas, odleciał jakieś 10—15 km w kierunku na zachód i wyrzucił zgodnie z otrzymanym w Kijowie rozkazem kilkaset tysięcy ulotek. Niemcy rankiem zmobilizowali swoje siły, wszystkich świeżo osiedlonych tam Rumunów i diabli wiedzą kogo do zbierania tych ulotek. A że działo się to na zachód od miejsca lądowania, a nasza droga wiodła na wschód — łatwo zrozumieć, że sytuację mieliśmy dzięki tym ulotkom znacznie ułatwioną.

Pańskiego „Zielarza" czyli Jagan-Ziółkowskiego nie przewożono z weselem. Chyba w dwa czy trzy dni po naszym przejściu granicy przewieziono radiostację z furką drzewa rąbanego, a Ziółkowski udał kosiarza nad samą granicą. Na dany przez wieśniaków znak rzucił kosę i przeszedł granicę. To wszystko.

W Piotrkowie nie byliśmy na pięterku. Znaleźliśmy schronienie u kolegi p. Tadeusza Kwapisza — p. Stefana (nazwiska, niestety, nie pamiętam). Było to w domu jakiejś wdowy, której córka była absolwentką CIWF. Panowie: Tadeusz Kwapisz, Stefan i b. zawodowy plutonowy WP — Józef, pomagali nam bezinteresownie i za to mam dla nich do dzisiaj uczucie wdzięczności. Czy tylko żyją?

Na wsi nie mogliśmy uruchomić radiostacji. Dopiero po miesiącu od chwili skoku nawiązał Igor regularną łaczność i to w mieszkaniu p. Stefana (na parterze). Nikt tam koło tego mieszkania na straży nie stał. Była to mała spokojna uliczka z domkami w ogródkach i ładnie wyglądałaby na takiej ulicy obstawa. Po prostu wszyscy byliśmy w mieszkaniu w pogotowiu i koniec.

Zainstalowaliśmy się w Piotrkowie, zdobyliśmy dokumenty — Staszek i ja aż w Kielcach — i zaczęliśmy organizację całej roboty.

Z gazami bojowymi to też „lipa". Może się Pan spytać kogokolwiek z uczestników wojny na froncie wschodnim czy Niemcy użyli tam gazów. Owszem, był alarm. Właśnie wtedy współpracowałem z grupą harcerzy na Targówku i przez nich z grupą złodziei kolejowych sprawa ta została w bardzo krótkim czasie wyjaśniona. Wagony-chłodnie, co do których mieliśmy właśnie wątpliwości, były wyładowane nie gazami ale czymś krańcowo przeciwnym — owocami południowymi, a w szczególności pomarańczami.

Nie wiem, dlaczego podszedł Pan tak nawiasowo do naszych wiadomości z tzw. Ostbahnu, która mieściła się wtedy przy ulicy Chałubińskiego. Wiadomości z tego źródła uważam za najbardziej cenne i posiadanie tych tylko wiadomości już usprawiedliwiałoby istnienie naszej grupy. Nie wiem przez którego z chłopców dowiedziano się, że dwaj ich koledzy z Gdyni pracują w Dyrekcji Ostbahnu i natrafili na możliwość odczytywania codziennych raportów o stanie przyfrontowych linii kolejowych na całym froncie wschodnim. Materiały te były w całości kopiowane i przekazywane przeważnie tego samego dnia przez nasze radio. Wiadomości te okazały się tak obszerne, że wkrótce trzeba było zastosować szyfr do normalnego szyfru, aby można je było jakoś zmieścić w naszych audycjach. Wiadomości te obejmowały: jaka linia kolejowa, na jakim odcinku, kiedy, przez kogo uszkodzona (partyzanci, sabotaż, bombardowanie artyleryjskie, bombardowanie z powietrza itp.) i jak długo potrwa naprawa.

Chyba nie potrzebuję objaśniać, do jakiego stopnia takie wiadomości o bezpośrednim zapleczu przeciwnika są ważne. Do tego trzeba dodać wiadomości o ruchu wojsk — szczególnie na ważniejszych węzłach kolejowych — a stanie się jasne, że nie było potrzeby bawić się jeszcze w inne rzeczy, i że za to otrzymywaliśmy same podziękowania.

DOKOŃCZENIE NA STR. 19

UWAGA LATAJĄCE SPODKI

· 10 ·

ANDRZEJ TREPKA

Posądzenie o mistyfikację prysnęło o tyle, że tegoż samego dnia każda z redakcji otrzymała telefon. Dzwonił mjr Keyhoe — znany badacz zagadnienia latających spodków — oświadczając, iż artykuł został istotnie przekazany wydawnictwu przez Departament Sił Powietrznych, który wyraża życzenie wydrukowania go w najbliższym numerze.

Epilog sprawy był nieoczekiwany: żadne z pism nie zgodziło się opublikować artykułu, o ile nie będzie miało możności ujawnić autora i jego stanowiska.

Amerykanów ominęła sensacja z dreszczykiem. Artykuł, który ugrzązł w teczkach redakcyjnych, ostrzegał przed śmiertelnym niebezpieczeństwem: inwazją kosmiczną. Cytaty najwybitniejszych uczonych na temat pozaziemskiego pochodzenia latających spodków zostały tam bardzo swoiście skomentowane: autor usiłował wmówić w Halleya, Michela, Obertha, Wilkinsa i innych naukowców światowej sławy ni mniej ni więcej, tylko że są oni twórcami... teorii najazdu. Najeźdźcami miały być istoty o bardzo wysokiej technice, pochodzące z jakiejś nie wymienionej zamierającej planety. NOL stanowiłyby w tej sytuacji kosmiczne patrole zwiadowcze, w ślad za którymi należało oczekiwać morderczego uderzenia armii tajemniczych kolonizatorów.

Można było przewidzieć z jak ostrym protestem spotkałby się taki artykuł ze strony uczonych, którym przypisywano tezy absolutnie nie pokrywające się z ich wewnętrznym przekonaniem. Nic więc dziwnego, że żadne pismo nie chciało wydrukować go anonimowo, gdyż wówczas redakcja sama ponosiłaby odpowiedzialność. Autor również nie chciał wziąć tej odpowiedzialności na siebie — pomimo presji ze strony Departamentu Sił Powietrznych.

Genezą sprawy było pewne wyjątkowo burzliwe posiedzenie Biura Prasowego Pentagonu, które odbyło się w pierwszych dniach 1953 r. Szef Sekcji Prasowej Departamentu Sił Powietrznych, Albert M. Chop, podał się wtedy do dymisji (która zresztą nie została przyjęta). Uzasadnił swój krok jako protest przeciwko dyrektywom Pentagonu, aby przemilczeć przed społeczeństwem amerykańskim uzyskane przez ATIC niezbite dowody że latające spodki są okrętami kosmicznymi pilotowanymi przez gospodarzy innych planet. W rezultacie konferencji jeden z wyższych oficerów służby informacyjnej, płk Odell, zachęcony został do sfabrykowania wojowniczej teorii najazdu, o której była mowa, a mjr Keyhoe miał dopilnować opublikowania jej w kilku najpoczytniejszych tygodnikach amerykańskich.

Czy taki obrót sprawy był wynikiem intryg i osobistych rozgrywek w Pentagonie, czy też chęcią zastraszenia społeczeństwa dla wyjednania od Kongresu dodatkowych sum na zbrojenia — nie wiadomo.

Wspomnijmy jeszcze o hipotezie prof. Hermana Oberha dotyczącej „Uranides" — przedstawicieli nieznanej cywilizacji, odwiedzających naszą Ziemię w latających spodkach.

Oberth szeroko rozwinął swoją hipotezę. Autor rocznika niezidentyfikowanych obiektów latających za 1956 r. („1956 UFO Annual"), M. K. Jessup podaje także, iż — zdaniem Obertha — Uranides mogą być „roślinami zdolnymi do rozumowania", które w rozwoju intelektu prześcignęły ludzi o tysiące lat. W dalszym ciągu Oberth sugeruje, że Uranides pochodzą z planet, na których tlen występuje tylko w postaci rozpuszczonej — i zużytkowują go do oddychania wchłaniając przez swe pory.

W tym miejscu warto wtrącić, że „rozumnych roślin" Obertha nie można w żadnym wypadku wyobrażać sobie w postaci czegoś zbliżonego do jakiegoś gatunku ziemskiej flory, którego ewolucja poszła w kierunku rozwoju świadomości. Oberth przyrównuje do roślin wyłącznie dlatego, że przypisuje im właściwość oddychania w sposób podobny jak to czynią rośliny. Marginesowo warto wspomnieć, iż rozgraniczenie świata istot żywych na rośliny i zwierzęta ma sens w stosunku do biosfery Ziemi. Na innych planetach linia podziału może przebiegać zupełnie inaczej. W żadnym razie podziału tego nie można uważać za obowiązujący dla całego Wszechświata. Dotychczas nie zetknęliśmy się z biosferą żadnej planety prócz Ziemi i dlatego brak nam kryteriów porównawczych. W tej sytuacji nie posiadamy jasnego pojęcia o zakresie różnorodności form życia oraz środowisk w jakich ono może powstawać i rozwijać się.

Hipotezie Obertha niejednokrotnie stawiano zarzut — dlaczego piloci latających spodków nie usiłują nawiązać z nami bezpośredniego kontaktu. „Moim zdaniem oni uważają że nie warto troszczyć się o to" — odpowiada Oberth.

Może tak jest rzeczywiście. Przecież o psychice tych istot nie wiemy literalnie nic — poza logicznym przypuszczeniem, że różni się ona w sposób zasadniczy od naszej psychiki. Być może „Uranides" skolonizowały planety układu słonecznego w ogóle pozbawione biosfery, bądź posiadające ją na niskim szczeblu rozwoju, a celowo ominęły Ziemię jako dziedzictwo jej rodzimej cywilizacji. Może izolują się od nas w przekonaniu, że stanowimy — oni i my — kultury zbyt odrębne, aby taki kontakt był korzystny czy w ogóle sensowny. My byśmy w żadnym wypadku tak nie rozumowali, ale to nie obala powyższego przypuszczenia.

Akcentem gorzkiej ironii uderzają słowa Desmonda Leslie, że — być może — Ziemia ma złą reputację u turystów międzyplanetarnych, którzy dobrze znają ostrzeżenie wyryte na kosmicznych drogowskazach.

„Uwaga! Nie lądować na Ziemi. Tubylcy są niebezpieczni!"

Nie wiemy czy i skąd przybywają „Uranides" — hipotetyczni piloci latających spodków. Może Oberth ma rację, że starożytny ich ród wywodzi się z bardzo daleka, a jedna z gwiazd błyskających w naszym niebie jest właśnie słońcem, którego ciepło i światło wypielęgnowało ich istnienie...

Piękna i arcyciekawa jest przyroda Wszechświata. Nie ma w niej nic niepoznawalnego. Badanie wiecznej i wiecznie poruszającej się materii, wydzieranie coraz to nowych jej tajemnic — prowadzące również do lepszego zrozumienia istoty procesów dotyczących życia — oto najszczytniejsze zadanie myślącego Człowieka.

PRZECIWNICY LATAJĄCYCH SPODKÓW

Prof. dr Donald H. Menzel, dyrektor obserwatorium astronomicznego przy uniwersytecie w Harward i wykładowca na tejże znanej amerykańskiej uczelni, jest astrofizykiem o światowej sławie. Sławę zdobył przede wszystkim badaniami dotyczącymi Słońca. Ponadto jest on autorem — wspólnie z prof. dr. H. Whipple'em — hipotezy dotyczącej Wenus, według której na tej planecie nie ma lądów, zaś cała jej powierzchnia jest pokryta wszechoceanem.

A prócz tego prof. Menzel jest autorem książki pt. „Flying Southers", w której konsekwentnie i bezkompromisowo dąży do postawionego sobie celu: chce udowodnić, że wszystkie udokumentowane obserwacje niezidentyfikowanych obiektów latających dadzą się wytłumaczyć w ramach naszej wiedzy o przyrodzie i technice. Opinie, iż latające spodki są statkami przestrzeni nadlatującymi spoza naszej planety — ten uczony uznaje za bzdurę. Twierdzi on, że latające spodki isnieją, ale tylko jako zjawiska meteorologiczne, niedokładne obserwacje samolotów i rakiet balonów sond, halucynacje bądź zmyślenia.

Z poglądami prof. Menzela na to zagadnienie najlepiej zapoznamy się na przykładzie obserwacji latających spodków.

Do rzędu najbardziej wiarygodnych trzeba zaliczyć relacje wybitnego astronoma amerykańskiego, prof. dr. Clyde W. Tombaugh'a (odkrywca planety Pluton w 1930 r.). Podał on do publicznej wiadomości, iż na własne oczy widział tajemniczą maszynę, nie przypominającą jakichkolwiek statków powietrznych ani rakiet budowanych na Ziemi. „Maszyna ta stanowiła rzecz najdziwniejszą, jaką dane mi było oglądać w ciągu tych wielu tysięcy godzin, które w życiu poświęciłem na obserwacje nieba" — stwierdza uczony.

Prof. Tombaugh obserwował również przez teleskop przelot tego olbrzymiego statku przestrzeni, który miał wyraźny kształt cygara.

Obserwator donosił również, iż w dniu 20 sierpnia 1949 r. o godzinie 22.45 znajdował się przed swym domem w Los Cruses (stan New Mexico, USA) wraz z żoną i teściową. Wszyscy troje zauważyli jednocześnie grupę blisko siebie położonych sześciu lub ośmiu prostokątnych zielonkawych świateł, które dużą prędkością przecinały nieboskłon. Prof. Tombaugh relacjonuje, iż przypatrzywszy się uważnie temu szokującemu zjawisku, dostrzegł wyraźnie, że na tle nocnego nieba przesuwa się ciemny obiekt o kształcie cygara, zakrywający sobą gwiazdy. Uczony uznał podwójny rząd prostokątnych świateł za okna tajemniczego pojazdu przestrzeni.

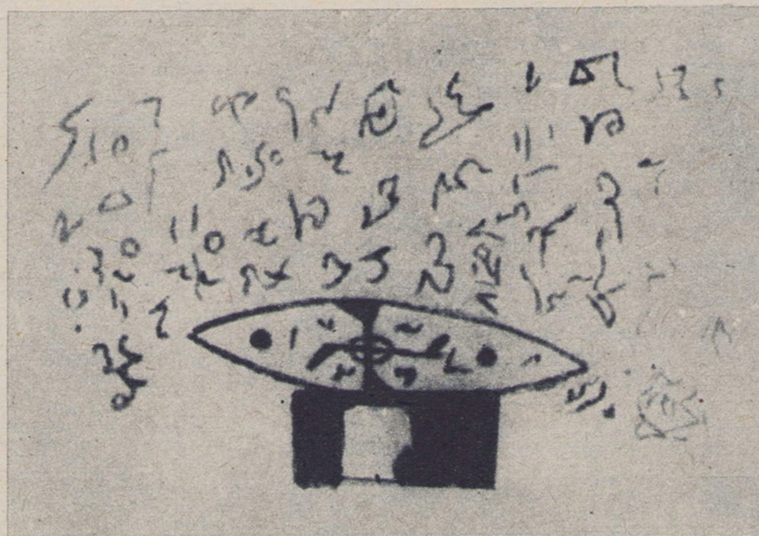
23 sierpnia 1951 r. o godzinie 21.30 dr W. J. Rovinson, profesor geologii w Texas Technological College, znajdował się w swoim ogrodzie w towarzystwie dwóch innych uczonych, dr A. I. Oberge, profesora chemii przemysłowej na tejże uczelni oraz prof. W. L. Dukera, szefa Departamentu Przemysłu Naftowego. Była piękna rozgwieżdżona noc. Spoglądali w dal, gdy uwagę ich przykuł klucz świateł wznoszących się na firmament, które szybko przeleciały bardzo wysoko ponad nimi i zniknęły po przeciwnej stronie widnokręgu. Obserwatorzy przyrównali je do „trzydziestu lśniących pereł".

W kilka chwil później bliźniaczo podobna formacja przemknęła tym samym szlakiem. Trzej uczeni nastawili się już na dokładniejszą obserwację i dzięki temu mogli stwierdzić, iż tajemnicze światła przemieszczały się z prędkością 30° na sekundę. Niemal identyczna szybkość przesuwania się ich w pobliżu horyzontu jak i w zenicie wskazywała, że zjawisko rozgrywało się na olbrzymiej wysokości — co najmniej w górnych warstwach stratosfery.

Obydwa klucze dziwnych świateł były zauważone — poza trzema wymienionymi uczonymi — przez wielu pobliskich mieszkańców.

W ciągu kilku następnych nocy powtarzały się nad tą okolicą istne procesje analogicznych zjawisk.

30 sierpnia w miejscowości Lubbock (stan Texas, USA), osiemnastoletni Karol Hart uzyskał ostre zdjęcie, na którym zdołał uchwycić przelot formacji osiemnastu mniejszych i większych kolistych świateł w kształcie dwurzędowej litery V.





Glejt, rzekomo przekazany Amerykaninowi G. Adamskiemu przez ludzi z Wenus. W Polsce znaleźli się tacy, którzy ze śmiertelną powagą podjęli się przetłumaczenia tego tekstu. Pierwsze trzy znaki mają stanowić następującą inwokację: „Mądrzy ludzie brzydkiej, smutnej planety Ziemi". Z prawej: Prof. dr Donald H. Menzel, który w zakładzie fizyki doświadczalnej Uniwersytetu w Harward przy pomocy trzymanego w ręku przyrządu do tworzenia świetlnych miraży dowodził, że latające spodki są zjawiskiem meteorologicznym.

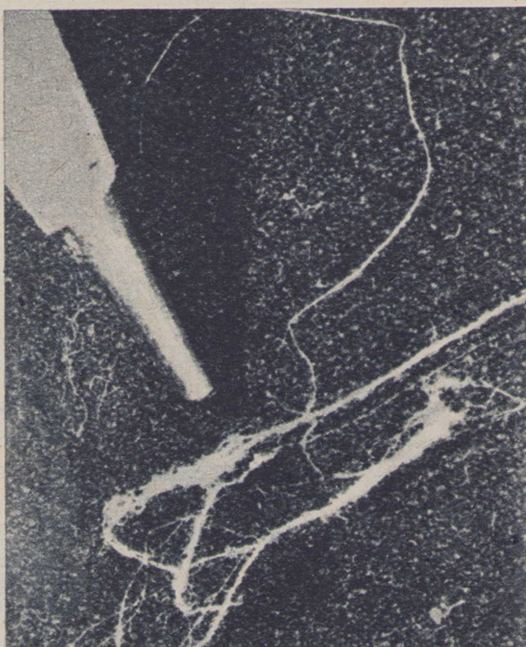
Jest to słynne zdjęcie „świateł z Lubock", należące do tych dokumentalnych zdjęć NOL, których autentyczności nikt — włącznie z prof. Menzelem i innymi przeciwnikami realnego istnienia latających spodków — nigdy nie poddawał w wątpliwość.

Prof. Menzel podaje przypuszczalne wytłumaczenie obu zjawisk. Zarówno w jednym, jak i w drugim przypadku, przyczyną pojawienia się świateł mogła być nisko zalegająca, cienka warstwa mgły lub dymu. Warstwa ta odbija po prostu światła odległego domu lub innego źródła wielokrotnego blasku.

Za argument mający usprawiedliwić dawanie przez olbrzymią większość obywateli USA posłuchu twierdzeniom, że latające spodki są statkami przestrzeni przybywającymi z innych planet, prof. Menzel przytacza skłonność do zbiorowej histerii jako typową właściwość psychiki amerykańskiej. „My — Amerykanie — pisze ten uczony — pragniemy zachować i pielęgnować nasze złudzenia. Nie chcemy by nam mówiono, że Święty Mikołaj jest baśnią".

W podobny sposób tłumaczą zjawiska latających spodków i inni ich przeciwnicy, których jest wielu.

KONIEC



Tajemnicze „włosy" (opisane w poprzednich odcinkach), które pokryły teren w Kalifornii w 1953 r. Zdjęcie dokonane w dolinie San Fernando.

Na odcinku tym kończymy, po wyczerpaniu dostępnych materiałów, druk cyklu artykułów o latających spodkach. Podaliśmy tu liczne na ten temat opinie: poważnych uczonych i hochsztaplerów, zarówno zwolenników jak i przeciwników latających spodków. Sądzimy, że Czytelnicy potraktowali ten temat (tak jak i my) jako ciekawe opowiadanie fantastyczno-naukowe, może nawet więcej fantastyczne niż naukowe. (red.)

TYLKO CZTERY PAŃSTWA NA V MISTRZOSTWACH EUROPY!?



W mistrzostwach Europy modeli silnikowych FAI uczestniczyły ekipy z 4 państw. Startowało 16 zawodników. Zwycięstwo indywidualne i zespołowe odnieśli modelarze ZSRR. Polacy zajęli ostatnie miejsce. Najlepszym zawodnikiem polskim — Wiesław Schier. Zeszłoroczny zwycięzca z Moskwy, Rumun A. Moldoveanu, zajął 11 miejsce.



Mistrz Europy na rok 1958 Eugeniusz Wierbicki — ZSRR.

Slobodan Babicz — Jugosławia, zajął 3 miejsce.

Anania Moldoveanu — Rumunia, zeszłoroczny mistrz Europy.

TEGOROCZNE mistrzostwa Europy FAI, piąte już z kolei, odbywały się na lotnisku bukaresztеńskiego aeroklubu w Clinceni w dniu 27 września. Nasza ekipa w składzie: kierownik Z. Szajewski i zawodnicy — T. Pelczarski, K. Ginalski, W. Schier i W. Bredsznajder przybyła samolotem do Bukaresztu 24 września, skąd specjalnym aeroklubowym samolotem AN-2 odleciała do Clinceni oddalonego od stolicy o około 20 km.

Dwa dni przed zawodami poświęcone były na oblatywanie modeli i zapoznanie się z terenem zawodów. Lotnisko Clinceni należy do aeroklubu Bukareszt i idealnie wprost nadawało się do przeprowadzenia mistrzostw, dzięki swojemu usytuowaniu oraz doskonałym warunkom zakwaterowania. Każda ekipa otrzymała dwuosobowe pokoje mieszkalne oraz osobne pomieszczenie na podręczny warsztat modelarski.

W dniu otwarcia mistrzostw, czego dokonał w imieniu Aeroklubu Republiki Rumunii wiceprezes, generał-major Nicolae Toader, spośród 17 zaproszonych państw stawiły się na starcie ekipy: Polski, ZSRR, Jugosławii i Rumunii. Poza konkursem startowała druga drużyna Rumunii, złożona z czterech zawodników.

Gospodarze przygotowali się do mistrzostw niezwykle starannie. Wszystko przewidziano do najdrobniejszych szczegółów. Start został zradiofonizowany. Obsługa techniczna i komisarze wyróżniali się białymi kombinezonami. Spiker zapowiadał każdy start, omawiając przy tym zasługi poszczególnych zawodników. Wyniki lotów natychmiast wypisywane były na tablicy. Wszystko działało sprawnie i bez zwłoki. Jeśli chodzi o organizację startów, to każda ekipa otrzymała limit czasu 60 minut na wystartowanie w każdej z pięciu kolejek. W ciągu 6 godzin wykonano wszystkie loty. Warunki atmosferyczne, doskonałe w dniach poprzedzających zawody, o ironio popsuły się sprawiając wiele kłopotów modelarzom, którzy musieli od nowa regulować swoje modele. Wpływ termiki raczej słaby w centralnej części lotniska, znaczny jedynie na jego skrajach. Wiatr porywisty rzędu 4—6 m/sek.

Nasi zawodnicy po niezwykle starannym wypróbowaniu modeli w dniu 25 września, kiedy pod okiem kierownika wykonali ogółem 25 startów i uzyskiwali średnio wyniki 160—180 sek, byli jak najlepszej myśli. Co prawda uległy uszkodzeniu dwa modele zapasowe, ale taki sam los spotkał także i modele naszych konkurentów. W ciągu nocy modele zostały naprawione.

W pierwszej kolejce startów optymizm nasz nieco zmalał, gdy uzyskaliśmy następujące miejsca: 2 — Schier, 10 — Bredsznajder, 13 — Ginalski, a 16 — Pelczarski. Wiatr tymczasem wzmagał się, a doskonałe modele i silniki radzieckie uzyskiwały dla ekipy ZSRR same maksima. W I starcie zdobyto 8-krotnie maksimum (tj. 180 sek). Zespołowo na I miejscu ZSRR, na II Rumunia, na III Jugosławia, a na IV — Polska.

Drugi start jeszcze bardziej wzmocnił pozycję ZSRR. Nasz faworyt Schier spada na 9 miejsce, Bredsznajder wychodzi na 8, a Ginalski na 11. Trzeci start tylko nieznacznie przetasowywuje zawodników. a w czwartym widać wyraźnie, że nic już nas nie uratuje od klęski, tym bardziej, że otrzymujemy punktację zerową za nie wystartowanie na skutek utraty jednego modelu i braku zapasowego (kraksa). Zbliża się ostatnia kolejka startów, tym razem ze środka lotniska, gdyż wiatr zmienił nieco kierunek. (Pierwsze starty rozpoczęto ze skraju lotniska).

Zwycięzcą indywidualnym zostaje **Eugeniusz Wierbicki — ZSRR,** a zespołowo także zwycięża ZSRR — 2 500 pkt, przed Rumunią — 2 388 pkt, Jugosławią — 2 356 pkt i Polską — 2 040 pkt.

WYNIKI MISTRZOSTW

1. **Eugeniusz Wierbicki — ZSRR** — 180+180+180+180+180 = 900 **pkt.**
2. Otto Hints — Rumunia — 180+180+ +178+154+180 = 872 pkt.
3. Slobodan Babić — Jugosławia — 180÷ +180+149+180+153 = 842 pkt.
4. Boris Filimonow — ZSRR — 180+ +180+148+127+180 = 815 pkt.
5. Aleksander Scepanowić — Jugosławia — 159+180+180+110+180 = 809 pkt.
6. Ionel Georgescu — Rumunia — 118+ +180+129+180+180 = 787 pkt.
7. Jurij Skworczewski — ZSRR — 180+ +180+160+147+118 = 785 pkt.
8. Wiesław Schier — Polska — 180+154+ +138+180+101 = 753 pkt.
9. Peter Siegel — Rumunia — 154+180+ +113+130+152 = 729 pkt.
10. Wladimir Abramow — ZSRR — 180+ +0+180+180+180 = 720 pkt.

Najlepszym z Polaków był W. Schier — 8 miejsce, potem 13 — W. Bredsznajder — 705 sek, 15 — K. Ginalski — 582 sek i 16 — (ostatni) T. Pelczarski — 434 sek.

Tak więc po szeregu sukcesów osiągniętych w roku bieżącym zajęliśmy ostatnie miejsce różnicą 460 pkt, która dzieliła nas od zwycięzców. Nie znaczy to oczywiście wcale, iż modele nasze były złe lub też niewłaściwie przygotowano zawodników.

Eliminacja i obloty przed mistrzostwami wykazały dobre przygotowanie techniczne. No, ale zgodzić się trzeba, że czasem najlepsze przygotowanie w rozgrywkach sportowych może zawieść. Nie tylko nas spotkała klęska, bo na przykład tak wytrawni zawodnicy jak Jugosłowianie (różnica 316 pkt), których wszyscy typowali na zwycięzców, musieli ustąpić miejsca nie tylko młodej i nieznanej jeszcze ekipie ZSRR ale także Rumunom.

(Jak dowiedzieliśmy się później od kierownika ekipy radzieckiej Nikołaja Lisickiego, właśnie ten zespół modelarzy radzieckich miał startować w Cranfield).

Jakie wnioski nasuwać się mogą dla nas po V mistrzostwach Europy? Myślę, iż tylko jeden: wszechstronna regulacja modeli, na najtrudniejsze nawet warunki atmosferyczne, gdyż konstrukcyjnie modele nasze były bez zarzutu. Model z napędem mechanicznym, niezwykle trudny w regulacji, szczególnie z wysokoobrotowymi silnikami o dużej mocy, wymaga bardzo precyzyjnego opanowania techniki startu, gdzie już nieznaczne odchylenia powodują katastrofę. Nagła zmiana kierunku wiatru, o ułamek sekundy opóźniona reakcja steru kierunkowego — zmieniają właściwości lotne modelu.

Głównym komisarzem sportowym mistrzostw był Valeriu Popovici, człowiek o niezwykle ujmującym obejściu i wybitnym talencie organizacyjnym. Był on duszą całych zawodów, podbijając serca wszystkich modelarzy. Kierownikiem technicznym był Ioan Dumitrescu, kierownik małego lotnictwa w Centralnym Aeroklubie Republiki Rumunii.

Jeśli chodzi o szczegóły organizacyjne, to warto jeszcze podać, iż każda ekipa miała przydzielonych tłumaczy, doskonale wywiązujących się ze swoich zadań. Z NRD uczestniczyło w mistrzostwach dwóch obserwatorów: Walter Gutsche, redaktor naczelny miesięcznika „Flugmodellbau und Basteln" i Karl Schlott, modelarz instruktor z Drezna. Prasę polską reprezentował niżej podpisany.

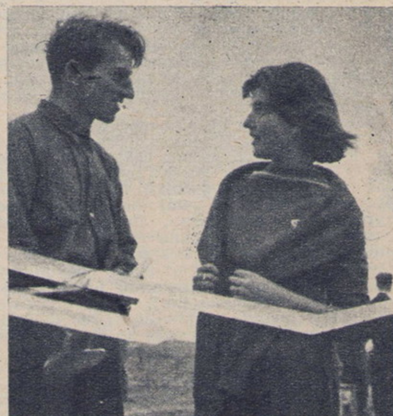
Bardzo cenne nagrody (lodówka) i srebrny puchar mistrzostw (arcydzieło jugosłowiańskiej sztuki snycerskiej) przypadły w udziale E. Wierbickiemu — ZSRR. Równie piękne nagrody otrzymali Otto Hints — Rumunia i Slobodan Babić — Jugosławia za zajęcie 2 i 3 miejsca. Dwa dni po zawodach przeznaczyli gospodarze na pokazanie swej wspaniałej stolicy.

Na zakończenie trzeba podkreślić niezwykle serdeczną gościnność z jaką byliśmy przyjmowani. Gościnność przekraczającą z pewnością wszelkie oczekiwania. I za to w imieniu polskich modelarzy i własnym jeszcze raz pragnę podziękować organizatorom — Centralnemu Aeroklubowi Republiki Rumunii. Omówienie techniczne mistrzostw znajdą Czytelnicy w następnych numerach.

PAWEŁ ELSZTEIN



Nagrody dla zwycięzców. Drugi od lewej Puchar Europy.



Zawodnik polski W. Bredsznajder podczas rozmowy ze spadochroniarką aeroklubu w Clinceni.

Zawodnicy podczas otwarcia mistrzostw. Na pierwszym planie ekipa polska (Schier, Pelczarski, Ginalski, Bredsznajder i kierownik Szajewski).
Foto: P. ELSZTEIN (6)



CHCESZ LATAĆ NA SAMOLOTACH?

Marzenie Twoje może być zupełnie realne, o ile odpowiadasz kilku podstawowym warunkom:

1. jesteś pilotem szybowcowym (warunki przyjęć na szkolenie szybowcowe — patrz poprzedni numer „Skrzydeł")
2. ukończyłeś 18 rok życia
3. masz wykształcenie co najmniej średnie (maturu ogólna lub zawodowa)
4. zdrowie Twoje nie budzi żadnych zastrzeżeń.

Jeżeli na wszystkie cztery punkty możesz odpowiedzieć TAK, zgłoś się natychmiast do aeroklubu. Oto ich adresy:

Białostocki	Białystok — lotnisko Krywlany
Bielsko-Bialski	Bielsko-Biała — lotnisko Aleksandrowice
Bydgoski	Bydgoszcz, ul. Pomorska 1a
Częstochowski	Częstochowa, Al. N. M. P. 9
Dęblin	Dęblin — Aeroklub wojskowy przy OSL
Gdański	Gdańsk-Wrzeszcz, Al. Zwycięstwa 44
Gliwicki	Gliwice — lotnisko
Grudziądzki	Grudziądz, Świerczewskiego 54/56
Jeleniogórski	Jelenia Góra, 1 Maja 32
Kielecki	Kielce, ul. Staszica 14
Krakowski	Kraków, ul. Zwierzyniecka 26
Kujawski	Inowrocław — lotnisko
Lubelski	Lublin — lotnisko Radawiec
Łódzki	Łódź, ul. Piotrkowska 78
Mielecki	Mielec — Osiedle WSK
Opolski	Opole, ul. Mickiewicza 4
Ostrowski	Ostrów Wlkp. lotnisko Michałków
Podhalański	Nowy Sącz, ul. Kościelna 2
Podkarpacki	Krosno — lotnisko
Pomorski	Toruń — Rynek Staromiejski 10
Poznański	Poznań — ul. Niezłomnych 1
Radomski	Radom, ul. 22 Lipca 37
Rzeszowski	Rzeszów, pl. Wolności 2
Słupski	Słupsk, ul. Grottgera 18
Stalowowolski	Stalowa Wola, Dom Hutnika
Szczeciński	Szczecin, ul. Św. Wojciecha 12
Świdnicki	Świdnik — Przodowników Pracy 1
Śląski	Katowice — lotnisko
Tatrzański	Nowy Targ — lotnisko
Mazowiecki	Tomaszów Maz,, Al. Wojska Polskiego 57
Warmińsko-Mazurski	Olsztyn — lotnisko Dajtki
Warszawski	Warszawa, ul. Miedzeszyńska 4
Wrocławski	Wrocław, ul. Lotnicza 14/16
Zielonogórski	Zielona Góra, ul. Sulechowska 37

KARTKI Z HISTORII



ANDRZEJ TUPOLEW (ur. 1888 r.), jeden z najwybitniejszych konstruktorów lotniczych świata.

Tupolew wstąpił w r. 1909 do Wyższej Szkoły Technicznej w Moskwie, gdzie został uczniem słynnego uczonego prof. Żukowskiego. Już jako student projektował samoloty, a w czasie wojny 1914—1918 r. zbudował prototyp maszyny wojskowej. Ponieważ Rosja nastawiona była głównie na zakup samolotów zagranicznych, wysiłki młodego inżyniera spełzły na niczym. W grudniu 1918 roku rząd radziecki zorganizował Centralny Instytut Hydro - Aerodynamiczny (CAGI) i do kierowania tą placówką naukowo-badawczą wspólnie z Żukowskim powołał Tupolewa.

Tupolew stworzył w ramach CAGI biuro konstrukcyjne, które już w r. 1922 wypuściło pierwszy drewniany samolot ANT-1. Drugi z kolei samolot Tupolewa ANT-2 był duraluminiowy i konstruktor własnym przykładem znakomicie zapropagował wprowadzenie metalu. Pod jego kierownictwem zbudowano ponad 100 różnego typu samolotów — głównie ciężkich (pasażerskich, bombowych). Najsłynniejsze z samolotów Tupolewa to: ANT-25 (przelot Czkałowa, a następnie Gromowa nad Biegunem Północnym z Europy do Ameryki), MAKSYM GORKI (w r. 1934 największy samolot świata), TU-104 (oblatany w r. 1955 był pierwszym wprowadzonym na linie pasażerskie samolotem odrzutowym).

J. KĘDZ.



Poczta LOTNICZA

Janusz Augustyniak z Radomska, **Stanisław Kuca** ze wsi Wielgozy i **Herbert Otta** z Peplina proszą o podanie adresów średnich szkół lotniczych. Oto one: Technikum Budowy Silników — Wrocław, ul. Kielcowska 43/53; Technikum Mechaniczne — Rzeszów, ul. Obrońców Stalingradu 120 i Mielec — WSK.

Do wymienionych szkół przyjmowani są kandydaci po ukończeniu 7 klas. Po bliższe informacje na temat egzaminów oraz ewentualnego miejsca w internacie, radzimy zwrócić się bezpośrednio do dyrekcji technikum.

Edward Matyszkiewicz z Wrocławia. Organizowanie kursów mechaników lotniczych przez Aeroklub PRL nie jest obecnie przewidziane.

Edward Maciejewski. Sprawę przeniesienia do Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych należy załatwić za pośrednictwem dowódcy jednostki.

Ewa Krawczyk z Kamieńca, **Tadeusz Chojecki** z Zabrza, **B. Radzki** z Warszawy i **Franciszek Biernacki** z Osetnicy. Warunki przyjęć na szkolenie szybowcowe znajdziecie w poprzednim numerze „Skrzydeł" („Skrzydlata Polska" nr 43, z dnia 22. X. br.).

STYL EPOKI

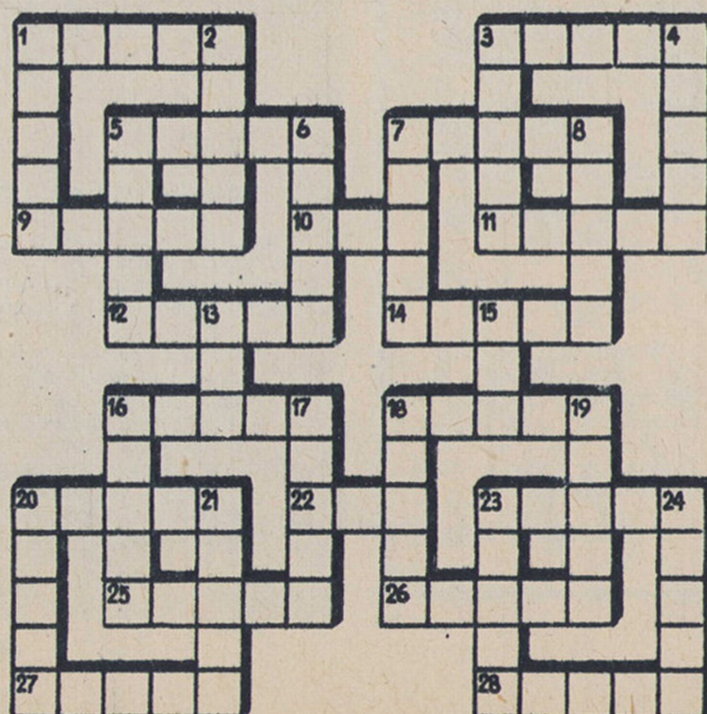
Obecnie pod fotografią czy rysunkiem samolotu umieszcza się krótki napis: Tu-104 czy Comet IV. Trochę inaczej było pół wieku temu. Istniała wówczas moda na prawdziwą „gadkę", jakbyśmy to określili mową Wiecha. Oto przykład podpisu z „Tygodnika Ilustrowanego": „Wizerunek nasz przedstawia aeroplan pana Wrighta zaraz po wyjściu z HANGARU, to znaczy specjalnego pomieszczenia, od którego prowadzą szyny drewniane na boisko. Po szynach tych toczy się statek na kołach, niby zwierzę olbrzymie, apokaliptyczne, a potem zwinnie unosi się z boiska w górę."

J. K.

KRZYŻÓWKA

Poziomo: 1) przekop podziemny, 3) zakręt, 5) szybowiec polski, 7) prowadzący statek powietrzny, 9) siła zbrojna, wojsko, 10) poruszanie się w powietrzu, 11) cena urzędowo ustalona, 12) ster poprzeczny, 14) lasso, 16) znak zodiaku, 18) krzesło pilota, 20) deska w szafie, 22) imię śpiewaczki chilijskiej, 23) człowiek nieobyczajny, lekceważący rzeczy szlachetne, 25) element podwozia chroniący ogon przed uderzeniem o ziemię i hamujący zarazem dobieg, 26) roślina liliowata, kwitnie bardzo rzadko, 27) hałas, huk, rumor, 28) rzecz starożytna, zabytek; **pionowo:** 1) wytyczona droga lotu, 2) przyrząd do oświetlania, ogrzewania lub topienia, 3) start, 4) elementy konstrukcji nośnej skrzydła, 5) wielbłąd jednogarbny, 6) krążek linowy, 7) figura akrobacji powietrznej, 8) pieprzojad, 13) dźwięk, 15) masa uszczelniająca, 16) największa osiągalna wysokość statku powietrznego, 17) rzeka we Włoszech, 18) bandera, chorągiew, 19) zbiór punktów, 20) część urządzenia sterowniczego zastępującego orczyk, 21) przyniesienie jakiegoś przedmiotu na rozkaz przez psa, 23) baniasty puchar, czasza, 24) kran.

Rozwiązania należy nadsyłać tylko na kartach pocztowych do dnia 5 listopada br. Nagrody — 5 książek lotniczych.



Organ KML i harcerzy lotniczych. Wyd. „Skrzydlata Polska"
1958
Nr. 9

Skrzydła MŁODYCH



TU MÓWIĄ KOŁA

SKOŃCZYŁY się wakacje i nasze Koło Lotnicze nr 10 przy Szkole Podstawowej w Ściegnach koło Karpacza przystąpiło znowu do pracy. Zaczęliśmy oczywiście od nawiązania powakacyjnych kontaktów z Aeroklubem Jeleniogórskim.

Jeździmy bardzo często na lotnisko. Pomagamy pilotom w transporcie na start i hangarowaniu szybowców i samolotów. Mieliśmy też swoje funkcje przy organizowaniu pokazów z okazji Święta Lotnictwa. Ostatnio kolportowaliśmy cegiełki na „Fundusz Lotnictwa Sportowego".

Kierownictwo aeroklubu, instruktorzy i piloci są dla nas bardzo uprzejmi. Pozwalają nam wsiąść do kabiny szybowca czy samolotu i chętnie tłumaczą niezrozumiałe dla nas zagadnienia. Kilku spośród nas latało nawet na szybowcu „Żuraw".

Za kilka dni rozpoczynamy pracę w naszej modelarni. Aeroklub okazuje nam wiele pomocy w opracowaniu planów modeli.

Działalność naszego koła cieszy się zainteresowaniem i pomocą nie tylko aeroklubu, ale także kierownika szkoły oraz opiekunki koła (jest nią pani nauczycielka Barbara Zwolak) i za to im wszystkim, za pośrednictwem „Skrzydeł", chcemy złożyć serdeczne podziękowanie.

Przewodniczący koła
Mirosław Ciszewski

Duże brawa dla członków Koła Lotniczego nr 10, Kierownictwa Szkoły i Aeroklubu Jeleniogórskiego. Ciekawi jednak jesteśmy jak rozwijają powakacyjną działalność pozostałe koła. Czekamy na wiadomości.

MIĘDZY NAMI

CZYTAŁEM w poprzednim numerze „Skrzydeł", że członkowie KML powinni tworzyć koła i drużyny lotnicze. Ja jestem członkiem KML i naprawdę nie wiem jak się do tego zabrać. Chodzę do klasy siódmej. W szkole nie ma drużyny harcerskiej zajmującej się zagadnieniami lotniczymi i dlatego do ZHP nie należę. Zebrałem więc grupkę kolegów i zapisaliśmy się do modelarni lotniczej w Pałacu Młodzieży. Czytamy poza tym książki i czasopisma lotnicze. Koresponduję z modelarzem i szybownikiem z Czechosłowacji i wymieniam z nimi czasopisma. Chodzimy czasem na lotnisko aeroklubu i oglądamy szybowce i samoloty. Bardzo chcielibyśmy przejść szkolenie na wieży spadochronowej, a potem zostać pilotami, ale nie wiemy jak to zrobić."

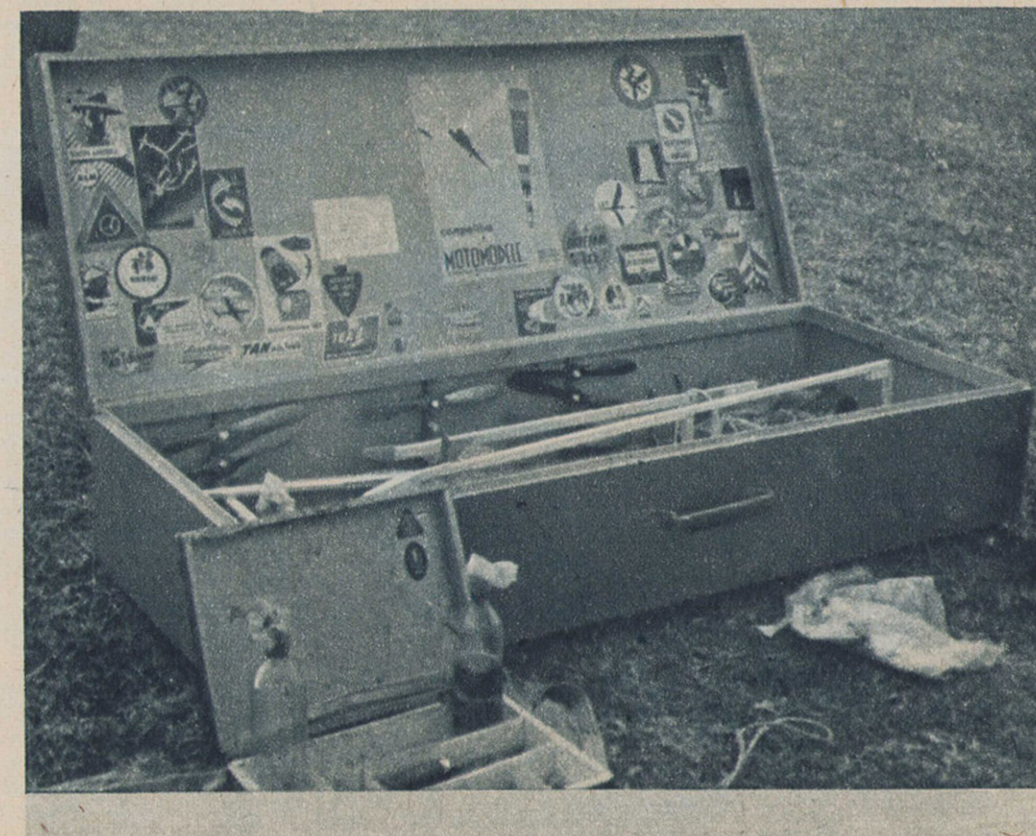
Tyle list LUDWIKA KLECZMARA z Katowic-Ligoty. Rad i wskazówek można by tu przytoczyć wiele. Ale czy naprawdę nie wiecie, Koledzy, co robić? Jesteście przecież na najlepszej drodze i jeżeli do tego dodać jeszcze, że budujecie już modele i oblatujecie je sami, to zrobiliście naprawdę niemało. Brak Wam tylko formy organizacyjnej, ale to jest już tylko formalność. Zgłoście się więc do Aeroklubu Śląskiego z prośbą o zarejestrowanie Waszego koła lotniczego. Tam dostaniecie legitymacje członkowskie oraz pomoc w dalszej pracy. Wówczas i ze szkoleniem na wieży spadochronowej nie będzie kłopotu. To będzie ten pierwszy Wasz krok do zostania pilotami.

Abyście mogli zorientować się dokładnie jak i co trzeba zrobić w celu zalegalizowania działalności koła, przesyłamy na Wasz adres „Statut Kół Lotniczych". Statut przesyłamy również Tadeuszowi Tygielskiemu z Bodzowa, który mimo zapewnień ustnych kierownictwa Aeroklubu Zielonogórskiego (w czasie wycieczki młodzieży z Bodzowa na lotnisku) i trzech listów przypominających, dotychczas nie otrzymał ani Statutu, ani legitymacji członkowskich dla powstającego tam koła. Dlatego też zamieszczoną na tej stronie korespondencję o pracy Koła Lotniczego w Ściegnach dedykujemy Aeroklubowi Zielonogórskiemu.

KML W RUMUNII

O popularności naszego klubu świadczyć może to zdjęcie walizki modelarskiej, wykonane w Rumunii. Waliza ta, zresztą nie jedyna, ozdobiona została wszystkimi nalepkami i znaczkami reprodukowanymi w kolejnych numerach naszego tygodnika. Sądząc z rozmów, jakie przeprowadzono z modelarzami zaprzyjaźnionej Rumunii, „Skrzydlata" czytana tam jest bardzo uważnie i ogólnie podoba się wszystkim.

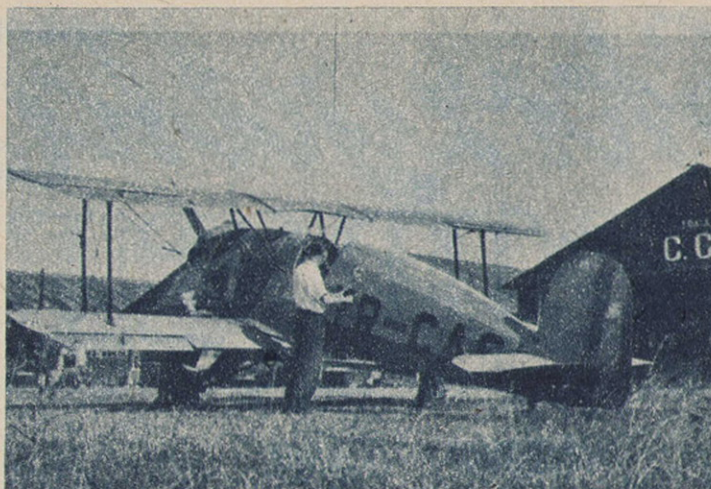
Foto: P. Elsztein



Lamus

BÜCKER BÜ-133c „JUNGMEISTER"

Samolot akrobacyjny

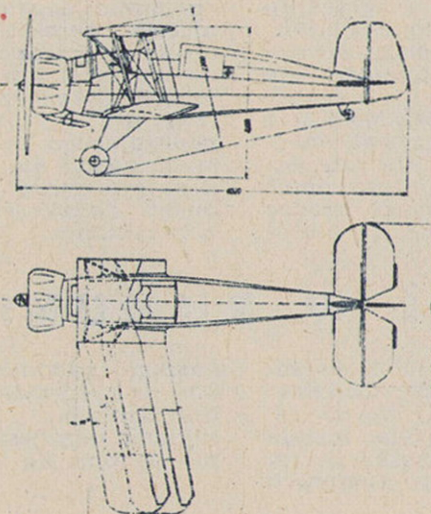


JEDEN z najlepszych samolotów akrobacyjnych w okresie międzywojennym. Wielokrotny zdobywca pierwszych miejsc na konkursach akrobacji. Producent — zakłady Bückera w Rangsdorf (Niemcy) założone w 1932 roku.

Bü-133 C był dwupłatowcem jednomiejscowym zaopatrzonym w specjalne profile skrzydeł do lotów odwróconych. Ogromna zwrotność przy dużym nadmiarze mocy pozwala na wykonywanie wszystkich figur wyższego pilotażu.

Jeszcze i obecnie w wielu krajach istnieje niewielka ilość samolotów tego typu, biorąc udział w konkursach akrobacji (np. Rumunia i USA).

Na zdjęciu jedyny egzemplarz „Jungmeistra" będący w posiadaniu aeroklubu w Clinceni (Rumunia). Samolot ten jest w pełni w użytkowaniu.



Dane techniczne: rozpiętość — 6,60 m, długość — 6,02 m, powierzchnia skrzydeł — 12 m², ciężar własny — 425 kG, ciężar ładunku — 190 kG, prędkość maksymalna — 220 km/h, prędkość przelotowa — 200 km/h, prędkość lądowania — 90 km/h, zasięg — 500 km, pułap — 5 000 m, silnik Bramo Sh-14A — 160 KM.

MAŁA ENCYKLOPEDIA „SKRZYDEŁ"

SKAFANDER STRATOSFERYCZNY — ubiór tworzący jak gdyby osobistą „hermetyczną kabinę" pilota. Skafander nie przylega ściśle do ciała. Między powłoką skafandra a ubraniem pilota istnieje szczelina, w której swobodnie pod ciśnieniem przepływa powietrze lub tlen, wywierając na ciało pewne ciśnienie i wentylując skafander. Nadmiar powietrza automatycznie uchodzi do atmosfery. Uzupełnieniem skafandra jest hełmofon zaopatrzony w grubą szybę i łożyskowo, szczelnie połączony ze skafandrem. Potrzebny do oddychania w czasie lotu tlen doprowadzany jest z pokładowej aparatury tlenowej. Po opuszczeniu samolotu skafander zasilany jest z awaryjnej aparatury tlenowej, przymocowanej do skafandra.

Skafander chroni jednocześnie pilota przed promieniowaniem cieplnym i przed niskimi temperaturami (około —55°C w stratosferze). W opracowaniu znajdują się obecnie skafandrv. które umożliwią wykonywanie lotów do wysokości około 150 km.

Pejot



NALEPKI TOWARZYSTW LOTNICZYCH



WENEZUELA

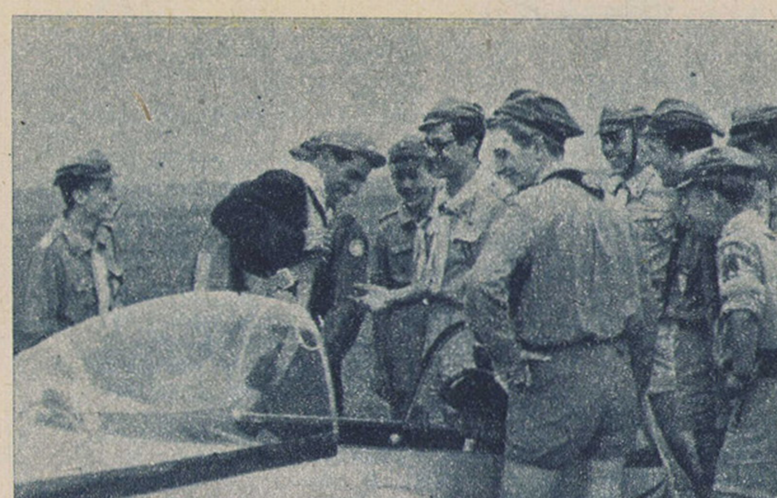
ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE



25 rocznica istnienia indyjskich lotniczych sił zbrojnych upamiętniona została m. in. przez wydanie w dniu 30 kwietnia br. specjalnej serii, złożonej z dwóch znaczków o jednakowym rysunku, których wartość nominalna wynosi 15 i 90 rp.

Na znaczkach tych pokazano: dwupłatowiec typu „Wapit" (model z 1933 r.) oraz odrzutowy myśliwiec typu „Hawker-Hunter" z 1958 r. Sylwetki obu tych samolotów symbolizować mają rozwój indyjskiego lotnictwa wojskowego na przestrzeni ostatnich 25 lat. Znaczki wydrukowano techniką fotograwiurową w formacie: 41 x 24 mm.

Z. R.



Wyżej: Tak się zakłada spadochron — pokazuje druhom instruktor Aeroklubu Krakowskiego

●

Janusz Siemiątkowski
Z prawej: Pierwsze spotkanie z „Jaskółką". Kiedyż będzie można znaleźć się z nią sam na sam w przestworzach?



HARCERSKI TURNIEJ

O I Harcerskim Turnieju Drużyn Lotniczych, zorganizowanym w Krakowie (20—21. IX. br.) i jego wynikach, pisaliśmy już w numerze poprzednim. Dzisiaj „dorzucamy" do tego dwa zdjęcia, wykonane przez dh **Wojciecha Bujasa** z Krakowa.

Regulamin turnieju przewidywał wprawdzie tylko zawody modeli balonów, latawców i szybowców, jednak harcerze interesowali się również szybownictwem. Bo jakże to — być na lotnisku i szybowca nie dotknąć? Stąd właśnie zdjęcia z tej „konkurencji nieoficjalnej".

MYSLI WYBRANE O LATANIU

Wierzymy, że nasze życie społeczne, rozwijające się tak pomyślnie, obejmie wkrótce i tę najwyższą gałąź, ustanawiając własne rekordy lotu bezsilnikowego.

Inż. Piotr Tułacz, 1923 r.

*

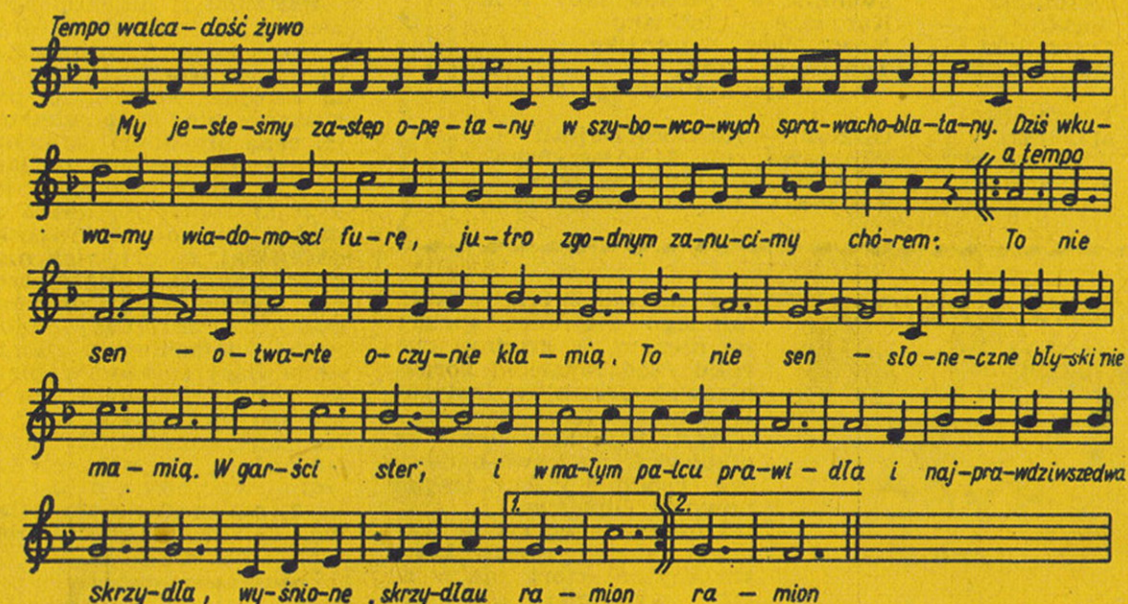
Jeżeli poświęcić się chcesz lotnictwu nie dla sławy sportowej, kariery, posady, rekordów, pieniędzy czy zaszczytów, a tylko dla latania nad poziomy, bije w Tobie prawdziwe serce lotnika, młody przyjacielu.

Prof. G. Mokrzycki, 1935 r.

*

Wymyśleć maszynę powietrzną, to właściwie fraszka — zbudować ją nie trudno, ale wypróbować w locie — to najważniejsze.

Kapitan Ferber



TO NIE SEN

Słowa: JERZY LITWINIUK · **Muzyka: JERZY DARGIEL**

My jesteśmy zastęp opętany,
w szybowcowych sprawach oblatany.
Dziś wkuwamy wiadomości furę,
jutro zgodnym zanucimy chórem:

To nie sen —
otwarte oczy nie kłamią.
To nie sen —
słoneczne błyski nie mamią.
W garści ster
i w małym palcu prawidła
i najprawdziwsze dwa skrzydła,
wyśnione skrzydła
u ramion! ..

My jesteśmy zastęp opętany —
wciąż nam śnią się „Muchy"
i „Bociany".
Kto się śmieje z naszej zawziętości
ten nam jeszcze mocno pozazdrości.

To nie sen...

My jesteśmy zastęp opętany —
lotne ptaki, niebieskie Cygany.
A że wąsy mało znać na twarzy —
tego z dołu nikt nie zauważy.

To nie sen...

Notatnik z podróży

PO JUGOSŁAWII

JERZY R. KONIECZNY 3)

JAT



NIE trudno, podróżując po Jugosławii, zetknąć się z działalnością JAT-a. Już w centrum Belgradu na najwyższym w tym mieście gmachu widnieje neonowy napis „Putujte avionima" (podróżujcie samolotami). Na rogatkach stolicy duże tablice przy trasach wylotowych zachęcają również do tego samego. Takie i inne tym podobne reklamy spotkać można zresztą nie tylko w samym Belgradzie, ale w wielu innych miasteczkach i miastach tego kraju. Komunikacja lotnicza w Jugosławii jest dziś bardzo popularna. Ma zresztą za sobą już trzydziestoletnie tradycje. Właśnie w tym roku minęło trzydzieści lat od uruchomienia, pierwszej w tym kraju, linii lotniczej na trasie Belgrad — Zagrzeb.

Przedsiębiorstwem, które w Jugosławii ma obecnie wyłączność na prowadzenie komunikacji lotniczej, jest **Jugoslovenski Aerotransport** — w skrócie **JAT**. Rozwija ono w swym zakresie działalność zarówno wewnątrz kraju, jak i na terenie międzynarodowym.

LINIE KRAJOWE

Trzeba stwierdzić, że w zakresie komunikacji wewnętrznej polityka JAT jest bardzo owocna. Istnieją linie stałe, czynne cały rok i linie sezonowe, na których samoloty latają regularnie tylko w miesiącach letnich, od czerwca do września.

Przez cały rok samoloty JAT-a łączą Belgrad z Zagrzebiem, Lublaną, Sarajewem, Skopją oraz Zagrzeb z Sarajewem i Titogradem — i odwrotnie. W lecie natomiast JAT uruchamia cały szereg linii do miejscowości atrakcyjnych pod względem turystycznym, takich jak: Split, Dubrownik, Tivat, Bled czy innych. Sprawa nie jest oczywiście taka prosta. Ukształtowanie terenu (góry) sprawia, że w większości miejscowości te nie posiadają blisko lotnisk, z wyjątkiem Bled i Tivat.

Leciałem, na przykład DC-3 z Zagrzebia do Splitu. Samolot ląduje na małym lotnisku położonym na wysokości 304 m nad poziomem morza w Sinji, miejscowości oddalonej od Splitu o 37 km. Górska droga do miasta kiepska — nie ma asfaltu, ale nie czuje się tej przeszło godzinnej jazdy w wytwornym i wygodnym autokarze. (Nie ma absolutnie porównania z naszymi „Lotowskimi" autobusami).

W analogicznej sytuacji znajdują się również Dubrownik i Hercegnovi, które korzystają ze wspólnego lotniska w Grudzie, położonego w odległości 30 km od pierwszej, a 24 km od drugiej miejscowości. Tak spore odległości od lotnisk wspomnianych wyżej miast nikomu nie przeszkadzają w szerokim korzystaniu z usług samolotów. Podróżują zresztą nie tylko sami zagraniczni turyści, ale również Jugosłowianie. Przewagę zdecydowaną ma tu oczywiście szybkość podróży. Pociągi, nawet pospieszne, łączące poszczególne miasta przeważnie skomplikowanymi górskimi trasami nie wytrzymują pod żadnym względem konkurencji z samolotami. Dla przykładu mogę podać, że z Titogradu do Belgradu leciałem godzinę i 15 minut, a pociągiem — jak mi opowiadano — objeżdża się tę trasę około 36 godzin. Tak samo prawie przedstawiała się jazda koleją z Zagrzebia do Splitu.

Szczegółowy wykaz krajowych linii stałych i sezonowych pokazuje mapka, nie będę więc się tu nad nimi dłużej zatrzymywać. Warto tylko jeszcze podać, że cena biletu na samolot w kraju kształtuje się średnio o 20% więcej od ceny biletu pociągu pospiesznego na analogicznej trasie. Wydaje mi się jednak, że — ogólnie rzecz biorąc — ceny biletów lotniczych na liniach krajowych są droższe niż u nas. To samo dotyczy cen na liniach zagranicznych, np. bilet z Belgradu do Warszawy i z powrotem kosztuje 48 385 dinarów (u nas — około 3 0000 złotych).

Interesujące może być zapewne jeszcze i to, że we wszystkich samolotach kursujących na liniach krajowych znajdują się stewardessy. Na ogół trzeba zanotować bardzo wysoką frekwencję w samolotach JAT, szczególnie w sezonie letnim. Na przykład, na takich liniach, jak Dubrownik — Belgrad, Titograd — Belgrad, Belgrad — Zagrzeb — Lublana i kilku innych samoloty kursują we wszystkie dni tygodnia dwa, a w niektórych nawet trzy razy dziennie w obydwu kierunkach. Ilość bagażu, jaką podróżny może sobie zabrać bezpłatnie na liniach krajowych, wynosi 15 kg. Taryfa przewozu pasażerów autobusami uzależniona jest od ilości kilometrów od lotniska.

LINIE ZAGRANICZNE

Na liniach zagranicznych JAT ma własne połączenia z następującymi krajami: Francja (Paryż), Szwajcaria (Zurych), NRF (Frankfurt nad Menem i Monachium), Czechosłowacja (Praga), Austria (Wiedeń), Bułgaria (Sofia), Turcja (Istambuł), Grecja (Ateny), Egipt (Kair), Albania (Tirana), Włochy (Rzym). Niektóre linie zagraniczne przebiegają w kraju przez Zagrzeb (do Wiednia i Zurychu) i Dubrownik (do Rzymu). Linie te obsługują samoloty typu DC-3, Ił-14 i Convair 440 „Metropolitan". Te ostatnie maszyny, mogące zabrać na swój pokład 44 pasażerów, latają głównie do Paryża i Kairu.

Z obcych towarzystw lotniczych można zobaczyć na belgradzkim lotnisku samoloty Aerofłotu (Ił-14), BEA (Viscount), CSA (Ił-12), LOT-u (Ił-14 i Convair 240), Malev (Ił-14), Swissair (Metropolitan), Tabso (Ił-14) i Tarom (Li-2 i IŁ-14).

LOTNISKA I PORTY

Główne lotnisko komunikacyjne Belgradu w Zemunie położone jest w odległości 5 km od centrum miasta. Już dziś znajduje się ono jednak na terenie tzw. Nowego Belgradu i — jak mnie poinformowano — w najbliższych latach ulegnie zupełnej likwidacji, gdyż tereny te przeznaczone są dla budowy nowych osiedli mieszkaniowych. Przyszłe nowoczesne, duże lotnisko, znajdować się będzie w odległości około 15 km od miasta.

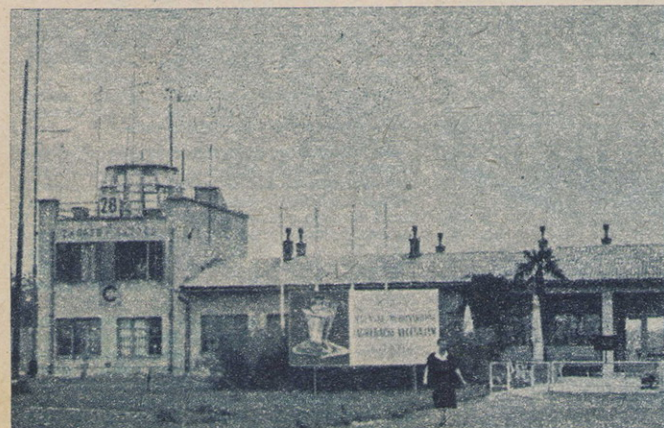
W takiej sytuacji nie dziwi obcego przybysza prowizorium centralnego portu lotniczego stolicy Jugosławii. Mały i ciasny, choć schludnie urządzony parterowy budyneczek, przeznaczony jest dla pasażerskiego ruchu krajowego i zagranicznego. Pomieszczenia służby ruchu lotniskowego znajdują się w przyzwoitym i dość dużym, kilkupiętrowym budynku. Samo lotnisko dzieli na dwie części główny pas betonowy długi na 1 600 metrów i szeroki 80 metrów. Drugi pas krzyżujący się z nim posiada długość 1 100 metrów i szerokości 90 metrów.

Drugi co do ważności w komunikacji lotniczej Jugosławii jest Zagrzeb. Biuro miejskie w nim większe i ładniejsze niż w Belgradzie. Lotnisko trawiaste, wykorzystywane wspólnie z aeroklubem i wojskiem. Jest to cecha wszystkich prawie lotnisk, które widziałem. Żadna to zresztą nowość. Za to może nie tyle nowością co przyjemnością swego rodzaju jest oglądanie małych i — rzec by można — eleganckich budynków portowych na tych lotniskach z których korzysta JAT. Wszędzie czystość, estetyka i bufety-kawiarnie. Jeżeli do tego dodamy wygodne, nowoczesne autokary dowożące pasażerów z miasta na lotnisko, to w sumie trzeba stwierdzić, że ogólne wrażenie o „Jugoslovenskim Aerotransporcie" są i muszą być jak najlepsze.

Pozostało chyba jeszcze jedno do odpowiedzi w tej ogólnej informacji o jugosłowiańskim lotnictwie komunikacyjnym. Czy JAT jest rentowny? Oczywiście, że nie. Jest — jakby to można powiedzieć po naszemu — przedsiębiorstwem planowo deficytowym. Nie oznacza to wcale, że nie dąży do rentowności. Stara się ją jednak uzyskać na drodze rozsądnej polityki ekonomicznej, nie pozbawiając przy tym średniozamożnego obywatela możliwości korzystania z usług tego nowoczesnego środka lokomocji.

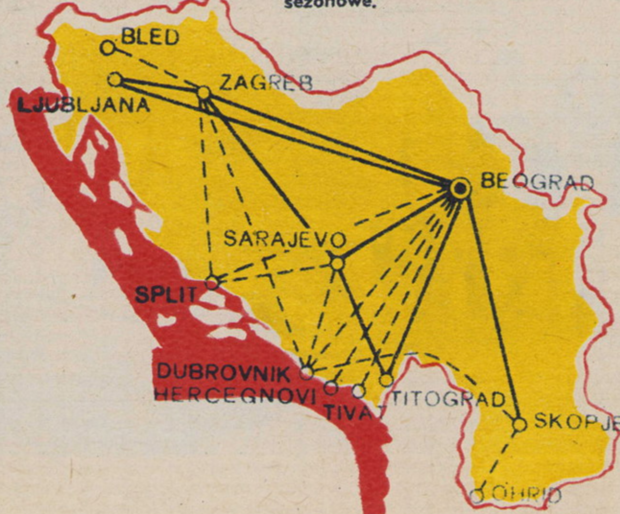
Jeszcze jedno. W ciągu ostatnich pięciu lat JAT nie miał ani jednej katastrofy na swych liniach.

Port lotniczy w Lesce-Bled, w jugosłowiańskich Alpach. Z lewej samolot komunikacyjny DC-3.



Port lotniczy w Zagrzebiu.

Zdjęcia autora



Mapka linii krajowych JAT. Linie przerywane oznaczają linie sezonowe.



KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

NOWY SKŁAD KOMISJI SPADOCHRONOWEJ AEROKLUBU PRL

Na posiedzeniu Prezydium Zarządu Głównego Aeroklubu PRL w dniu 6 października br. został powołany w trybie ustalonym przez Walne Zgromadzenie nowy skład Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL.

Po wysłuchaniu sprawozdania z dotychczasowej działalności Komisji, Prezydium udzieliło jej absolutorium, wyrażając wszystkim członkom Komisji podziękowanie za pracę w minionej kadencji.

Do nowego składu Komisji Spadochronowej zaproszeni zostali następujący działacze sportu spadochronowego: **Anna Franke, Jan Cierniak, Zbigniew Chronik, Zdzisław Chyliński, Adam Iwiński, Tadeusz Litwiński, Tadeusz Malinowski, inż. Stanisław Mosica, kpt. Zdzisław Szwedziuk i Ireneusz Zapaśnik.**

Funkcję przewodniczącego komisji powierzono ob. Zbigniewowi Chronikowi, a obowiązki sekretarza Komisji z urzędu kierownikowi Wydziału Spadochronowego Dyrekcji APRL — ob. Adamowi Iwińskiemu.

„333"

BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 286

Zatwierdzenie wyczynów krajowych

Komisja Sportowa Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdziła następujący wyczyn jako rekord krajowy:

KLASA G — KATEGORIA I (SKOKI SPADOCHRONOWE INDYWIDUALNE)

Celność skoku z wysokości 1500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — w dzień

Ireneusz Zapaśnik (Aeroklub Gdański), Gdańsk, 8.8.58 — 14,06 m

Diament za przelot otwarty ponad 500 km

3 (52) **Jerzy Lisiecki** — na szybowcu „Mucha", na trasie Poznań Lubochiny (ZSRR), dnia 18.7.58 — 506 km

Diamenty za przelot docelowy ponad 300 km

31 (215)	**Feliks Działo** — na szybowcu „Jaskółka", na trasie Masłów — Aleksandrów — Ławica, dn. 17.6.58	326 km
32 (216)	**Andrzej Kmiotek** — na szybowcu „Mucha", na trasie Lisie Kąty — Radawiec, dn. 19.6.58	355 km
33 (217)	**Alfred Bzyl** — na szybowcu „Jaskółka", na trasie Toruń — Białystok, dnia 3.8.58	305 km
34 (218)	**Jan Walczak** — na szybowcu „Mucha, na trasie Inowrocław — Białystok, dnia 3.8.58	325 km
35 (219)	**Franciszek Różański** — na szybowcu „Mucha", na trasie Toruń — Białystok, dnia 3.8.58	305 km
36 (220)	**Jerzy Wasilewski** — na szybowcu „Mucha", na trasie Inowrocław — Białystok, dnia 3.8.58	325 km
37 (221)	**Jan Biczkowski** — na szybowcu „Mucha", na trasie Bydgoszcz — Dęblin, dnia 10.8.58	320 km
38 (222)	**Bogdan Nyłk** — na szybowcu „Jaskółka,, na trasie Bydgoszcz — Dęblin, dnia 10.8.58	320 km
39 (223)	**Władysław Lech** — na szybowcu „Mucha", na trasie Bydgoszcz — Dęblin, dnia 10.8.58	320 km
40 (224)	**Jan Wróblewski** — na szybowcu „Mucha", na trasie Bydgoszcz — Dęblin, dnia 10.8.58	320 km

Złota Odznaka Szybowcowa

16 (207) **Andrzej Kmiotek**
przewyższenie: Jeżów, dnia 10.3.58 na szybowcu „Mucha" — 4230 m
przelot: Lisie Kąty — Radawiec, dn. 19.6.58 na szyb. „Mucha" — 355 km

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
(—) TADEUSZ REJNIAK



Młodzi entuzjaści lotnictwa ze Szkoły Podstawowej nr 149 w Łodzi słuchają z zainteresowaniem objaśnień udzielanych przez mechanika Adama Jasieńskiego
Foto: T. Dalecki

GRUDZIĄDZ

Uczniowie Szkoły Podstawowej nr 149 w Łodzi, przebywając na kolonii letniej koło Grudziądza, w porozumieniu z instruktorem propagandy Aeroklubu Grudziądzkiego Janem Dropińskim zorganizowali wycieczkę na lotnisko.

Na miejscu zorganizowano im pokaz szybowców, a instruktor szybowcowy Kazimierz Wróblewski opowiadał dziatwie o znaczeniu szkolenia szybowcowego i warunkach przyjęcia na obozy szybowcowe. Wycieczka młodzieży miała możność zapoznać się też i ze sprzętem samolotowym. Wyjaśnień na temat pracy silnika samolotowego udzielał Adam Jasiński. Do najbardziej zapalonych entuzjastów sportu lotniczego należeli: uczniowie Janusz Wasilewski, Henryk Bucki, Janusz Rybiński, Antoni Jakubczyk.

Spodziewać się należy, że Aeroklub Łódzki zainteresuje się młodymi sympatykami lotnictwa, nawiąże kontakt ze Szkołą Podstawową nr 149 w Łodzi i zorganizuje Koło Lotnicze.

*

Załogi biorące udział w Somolotowych Mistrzostwach Polski Seniorów, które lądowały w punkcie etapowym na lotnisku w Grudziądzu, znalazły poza dobrze zorganizowanym systemem zabezpieczenia technicznego również serdeczne przyjęcie ze strony prezesa aeroklubu inż. Antoniego Pilarczyka i kierownika Tadeusza Rucińskiego.

Każda z załóg lądująca na lotnisku w Grudziądzu otrzymała upominek w postaci dwóch broszur: jednej na temat historii miasta Grudziądza, a drugi o Mikołaju z Ryńska, ściętym na rynku przez krzyżaków. Broszury były zaopatrzone w specjalną dedykację z podpisami prezesa i kierownika auroklubu.

Wielu zawodników z tego powodu było mile zaskoczonych i wyraziło opinię, że taka inicjatywa powinna znaleźć naśladowców w innych aeroklubach.

Tadeusz Dalecki

GDAŃSK

Dnia 1 października rozpoczął się kurs spadochronowy organizowany przez Aeroklub Gdański. Kandydatów podzielono na dwie grupy. W skład pierwszej grupy wchodzi starsza młodzież, która po czterotygodniowym szkoleniu teoretycznym rozpocznie skoki z samolotu.

Zajęcia odbywają się cztery razy tygodniowo. Drugą grupę stanowią kandydaci, którzy do marca 1959 r. ukończą 16 lat. Zajęcia dla tej grupy odbywają się raz w tygodniu (niedziela). Skoki dla grupy młodszej projektuje się na drugą połowę marca 1959 r. Wykłady prowadzi instr. spad. Ireneusz Zapaśnik.

Ryszard Cienkiewicz

BIAŁYSTOK

Dnia 6 października 1958 r. na V Sesji Prezydium WRN w Białymstoku został odznaczony Brązowym Krzyżem Zasługi pracownik Aeroklubu Białostockiego Walerian Choryło. Odznaczenia dokonał w imieniu Rady Państwa Przewodniczący WRN inż. Jerzy Popko. W Choryło jest najstarszym pracownikiem Aeroklubu Białostockiego. Pracuje od dnia 15.V.1950 r. na stanowisku st. mechanika szybowcowego, pomimo starszego wieku z pracy swej wywiązuje się zadowalająco, jest koleżeński, lubiany przez kierownictwo i całą załogę aeroklubu. Pomaga młodszemu pokoleniu w opanowaniu napotykanych trudności. Za wyróżnienia w swej pracy był kilkakrotnie nagradzany pieniężnie i dyplomami.

Obecne odznaczenie Brązowym Krzyżem Zasługi jest jeszcze jednym dowodem uznania jakim darzy jego pracę Zarząd i Kierownictwo Aeroklubu.

St. Leonard

KIELCE

W sierpniu br. przeprowadzono trzy obozy skoszarowane spadochroniarzy. Roczny plan zasadniczy wykonano w 125 proc. Ogólnie plan skoków z samolotu wykonano w 143 proc., natomiast z wieży spadochronowej w 52,6 proc. (na jednej wieży spadochronowej).

W dniu 30 sierpnia czołowi spadochroniarze Aeroklubu Kieleckiego, ze str. instr. Liczbińskim na czele, wyjechali do Nowego Sącza (jezioro Rożnowskie) w celu wykonania skoków na wodę. Pogoda dopisała. Siedmiu skoczków uzyskało uprawnienia w tej specjalności i cztery nowe uprawnienia skoków spadochronowych I klasy.

Grupa biorąca udział w skokach na wodę wyraża tą drogą podziękowanie zarządowi aeroklubu, który wyraził zgodę na finansowanie wyprawy w skokach na wodę z dochodów własnych, a autor niniejszej notatki uznanie dla etatowej kadry spadochronowej za sprawne przeprowadzenie skoków szkolno-treningowych.

Roman Gajos

WROCŁAW

Praca w Aeroklubowym Ośrodku Modelarstwa Lotniczego we Wrocławiu ruszyła z dniem 15 września br. W dniu tym w ośrodku zebrało się około 70-ciu modelarzy (członków ośrodka), którzy zostali przez kierownika ośrodka Stefana Różyckiego podzieleni na grupy wg. klas szkolenia. Zajęcia modelarskie w I klasie w tym roku będzie prowadził wicemistrz świata Stanisław Żurad, który doświadczenia swoje będzie przekazywał przyszłym wyczynowcom.

Do rozpoczęcia zajęć również przygotowane zostały wszystkie inne modelarnie aeroklubowe w terenie oraz modelarnie szkolne, gdzie zajęcia rozpoczną się z dniem 1 października. W tym roku w większości wypadków modelarnie będą prowadzili nowi instruktorzy, którzy zostali przeszkoleni na kursach APRL oraz na kursach prowadzonych przez ZHP.

W ramach współpracy między Aeroklubem Wrocławskim i Dolnośląską Komendą Chorągwi ZHP, która układa się bardzo pomyślnie w tym roku, część szkolonej w modelarniach aeroklubowych młodzieży będzie stanowiła zastępy harcerskie, które zwróciły się do aeroklubu z prośbą o przeszkolenie.

Grupa szkolna skoczków spadochronowych Aeroklubu Częstochowskiego. Siedzą od lewej: Łukasz Kaleciński, instr. spad. Arnold Kaliściak i przewodniczący Sekcji Spad. Stanisław Szczypiór. Z prawej: Pilot szybowcowy Aeroklubu Częstochowskiego Zbigniew Małek — zdobywca drugiego diamentu do Złotej Odznaki Szybowcowej.





Aeroklub Wrocławski w tym roku szkolnym zwiększy plan wyszkolenia modelarzy we własnych modelarniach oraz dopomoże Wydziałowi Oświaty i Komendzie ZHP w zorganizowaniu nowych modelarni szkolnych.

Między innymi Sekcja Modelarska Aeroklubu Wrocławskiego przygotowuje kandydatów na instruktorów modelarstwa lotniczego klasy II i klasy III, których wyśle na kurs organizowany przez APRL oraz zamierza we własnym zakresie przeszkolić 20 instruktorów klasy III z kadry istruktorów harcerskich do prowadzenia modelarni w szkołach i drużynach harcerskich. W tym celu będzie niezbędna pomoc finansowa APRL.

W końcu października Sekcja Modelarska aeroklubu organizuje Zawody Modelarskie o Mistrzostwo Wrocławia, w których wezmą udział wszyscy modelarze modelarni aeroklubowych, szkolnych, harcerskich i innych, zarówno szkolący się jak i klasy mistrzowskiej. Zawody te zachęcą modelarzy do pracy i zwiększą zainteresowanie młodzieży modelarstwem lotniczym.

Ryszard Komorowski

LUBLIN

Tegoroczną akcję propagandową z okazji Dni Lotnictwa Aeroklub Lubelski postanowił przeprowadzić w sposób nieco odmienny niż w poprzednich latach. Postawił sobie za zadanie objąć obchodem dalsze rejony województwa bez wyróżniania mieszkańców Lublina.

Uroczystości rozpoczął przelot zespołowy trzech samolotów nad Lublinem wieczorem 30 sierpnia, połączony z wyrzuceniem ulotek propagujących sporty lotnicze. Tego samego dnia w najruchliwszym punkcie miasta otwarto wystawę sprzętu lotniczego, ozdobioną estetycznymi barwnymi planszami oraz gablotkami ze zdjęciami o tematyce lotniczej. Gwoździem programu obchodu Dni Lotnictwa były pokazy lotnicze organizowane tym razem „w terenie", mianowicie w czterech miastach powiatowych: w Lubartowie, w Parczewie, w Kurowie i w Kraśniku. Imprezy spotkały się z bardzo gorącym przyjęciem tak ze strony władz terenowych jak i tłumnie przybyłej na pokazy publiczności. W sumie popisom przyglądało się 30 tys. ludzi. Program imprez był w miarę możliwości urozmaicony. Złożyły się nań przeloty samolotów wojskowych, pokazy modelarskie, akrobacja szybowcowa, akrobacja samolotu CSS-13, akrobacja samolotu Junak-2, skoki ze spadochronem i największej emocji dostarczające loty pasażerskie. A lot można było wygrać na specjalnej loterii lotniczej organizowanej w miejscu pokazów. Publiczność „terenowa" okazała się bardzo sympatyczna, żywo interesująca się sportem lotniczym i bardzo przychylnie doń usposobiona, może tylko nieco niesforna.

W konkluzji można stwierdzić, że wypad Aeroklubu Lubelskiego „w teren" przyniósł wiele miłych wrażeń tak organizatorom jak i widzom.

Henryk Berbeć

PILOT X LOTU

ZWYCIĘZCA X Lotu Południowo-Zachodniej Polski pil. Mieczysław Dąbkowski rozpoczął pierwsze loty w 1948 r. w Goleszowie. Po kursie instruktorów szybowcowych w Aleksandrowicach w 1948—49 pracuje przez rok jako instruktor szybowcowy w Strzebielinie i na Żarze. W latach 1949—50 kończy kurs instruktorów samolotowych w Centrum Wyszkolenia Lotniczego (CWL) we Wrocławiu, gdzie zostaje zatrudniony przez rok w charakterze instruktora. Do 1952 r. pełni obowiązki szefa wyszkolenia Aeroklubu Wrocławskiego, a potem znowu pracuje w CWL. W latach 1955—57 jest szefem wyszkolenia Aeroklubu Mieleckiego. Od 1957 r. do chwili obecnej zajmuje stanowisko kierownika wyszkolenia eskadry w CWL Krosno. Mieczysław Dąbkowski wylatał dotychczas 1 755 godzin na samolotach i 232 godziny na szybowcach. Ma on uprawnienia pilota i instruktora samolotowego I klasy.

— Czy Pan startuje po raz pierwszy w zawodach? — zapytuję na wstępie naszej rozmowy.

— Tak. Po raz pierwszy.

— Czy można wiedzieć dlaczego?

— Ciągle brakowało mi czasu na udział w zawodach sportowych. Ponadto uważałem, że nie należy startować w jakichkolwiek zawodach bez odpowiedniego treningu.

— A więc był Pan dobrze przygotowany do X Lotu?

— Nie. Mój trening polegał na przeprowadzeniu jednego samolotu z Krosna do Poznania, nie licząc lotów instruktorskich w CWL. Zdecydowałem się na swój udział w zawodach dwa tygodnie przed nimi. Musiałem się kiedyś wreszcie zdecydować. Cóż, lata lecą, więc i mnie trzeba było kiedyś lecieć.

— Z której konkurencji jest Pan najbardziej zadowolony?

— Z konkurencji nocnej.

— Dlaczego?

— Po pierwsze, że loty nocne są w pewnym sensie moją specjalnością. Po drugie, że zadanie wykonałem zgodnie ze swoim wyliczeniem, niemal co do sekundy. To człowieka cieszy.

— Czy miał Pan pecha w tych zawodach?

— Nie.

— Co można sądzić o regulaminie X Lotu?

— Jak na tego typu zawody — zupełnie dobry.

— A o gospodarzach i organizacji zawodów?

— Jestem pełen uznania dla gospodarzy X Lotu, tak za stronę organizacyjną jak i sportową.

— Dlaczego, Pana zdaniem, tak mało załóg brało udział w zawodach?

— Zbyt słaba była propaganda tych zawodów, a ponadto brak sprzętu radiowego i małe zainteresowanie pilotów zawodami. Ogólnie rzecz biorąc ludzie są zrażeni do zawodów lotniczych przez nieumiejętne ich przeprowadzanie — ze względów organizacyjnych, a przede wszystkim sportowych.

— Jak określiłby Pan sytuację w polskim sporcie samolotowym?

— Jest ona niewesoła. Składa się na to wiele przyczyn.

— Może wypowie się Pan co do najistotniejszych?

— Pierwsze: brak odpowiedniego sprzętu. Drugie: szkolenie pilotów odbywa się „na siłę". Nie każdy pilot jest predystynowany do uzyskania pierwszej klasy, co związane jest z planem nałożonym na kluby. Trzecie: do tej pory nie istnieje u nas samolotowy sport wyczynowy, czego nie uwzględniają ani programy szkolenia, ani też odpowiednie wytyczne. Czwarte: aerokluby szkolą w zasadzie pilotów do lotnictwa zawodowego. Ci, co nie zostaną do niego zakwalifikowani tworzą zasadniczy trzon pilotów, z którego mają wyrastać sportowcy samolotowi.

— Czy Pan będzie startował w przyszłym roku w XI Locie?

— Jestem moralnie do tego zobowiązany. (m)



Pilot Mieczysław Dąbkowski z CWL nawet podczas śniadania nie rozstaje się z własnym samolotem.

OPINIE O X LOCIE POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI

W dniu zakończenia zawodów zebrałem szereg wypowiedzi, które w sposób jasny i niedwuznaczny charakteryzują przebieg jak i poziom X Lotu Południowo-Zachodniej Polski imienia Franciszka Żwirki. Oto one:

Konrad Wiciński, pilot, Białystok. Dobrze zorganizowane, ciekawsze niż mistrzostwa Polski. Atmosfera w jakich były przeprowadzone konkurencje — na wysokim poziomie sportowym.

Tadeusz Augustyniak, kierownik lotów, Kraków. Odczuwało się brak doświadczenia w wykonywaniu lotów z wykorzystaniem radia i radionawigacji. W aeroklubach regionalnych trzeba propagować przeloty między lotniskami w nocy, przy zwróceniu uwagi na nawigację.

Józef Janiak, pilot, Mielec. Zawody nadzwyczaj interesujące, na poziomie, godne kontynuowania w przyszłości.

Jerzy Derkowski, komisarz sportowy, Inowrocław. Konkurencje urozmaicone. Poziom zawodników słaby w stosunku do punktacji. Szkoda, że tak mało załóg brało udział w tak dobrze zorganizowanej imprezie sportowej.

Józef Menet, pilot, Warszawa. Zawody fantastycznie zorganizowane. Konkurencje bardzo dobrze pomyślane. Już w tej chwili zgłaszam swój udział na przyszły rok w XI Locie.

Waldemar Pabian, pilot, Kraków. Jestem zadowolony, chociaż nie ukończyłem jednej konkurencji ze względu na wadliwą pracę silnika. W czasie zawodów czułem się źle, ale mimo to pragnąłem w sposób sportowy dokończyć zawody. Początkowo nie bardzo wierzyłem w zdolności organizacyjne Aeroklubu Krakowskiego jako gospodarza, ponieważ nie było możliwości przekonania się o tym. X Lot zaprezentował nasz aeroklub z jak najlepszej strony, co daje mu duże możliwości na przyszłość.

Adam Czepirski, kierownik sportowy X Lotu, Kraków. Zasadniczy cel X Lotu został osiągnięty. Po pierwsze: zrobił dobrą propagandę wśród startujących pilotów. Po drugie: nasunął szereg wniosków na przyszłość odnośnie kontynuowaniach tych zawodów. Po trzecie: wykazał brak odpowiedniego przygotowania zawodników w lataniu przy urządzeniach radiowych. Po czwarte: dał wielu pilotom możliwość poznania tego typu zawodów, wreszcie — z pewnością nakłoni w przyszłości pilotów do solidnego przygotowania się na taką imprezę sportową.

Zdobyte doświadczenie pozwala nam na rozszerzenie konkurencji, rozegrania tych zawodów na większej przestrzeni, a przede wszystkim przeprowadzenie konkurencji do tej pory niespotykanych, a mianowicie — dzienno-nocnych, oczywiście pod względem nawigacyjnym.

Przekonaliśmy się, że zawody o charakterze wybitnie nawigacyjnym, które na przyszłość mamy zamiar kontynuować, stały się w obecnej chwili koniecznością, biorąc pod uwagę słabe wyszkolenie w tym kierunku naszych pilotów.

Bolesław Marciniak, pilot, Łódź. Uważam za konieczne organizowanie corocznie Lotu Południowo-Zachodniej Polski.

Jan Sojka, komisarz sportowy, Krosno. Pierwsze udane zawody lotnicze po wojnie, szczególnie pod względem organizacyjnym.

Jan Bryniarski, kierownik Aeroklubu Krakowskiego. O zawodach myśleliśmy od dawna. Postawiliśmy sobie za punkt honoru nie tylko je organizować, ale i przeprowadzać jak najlepiej. O ile nam się to udało, mogą o tym powiedzieć zawodnicy. Chcemy, aby te zawody zachęciły pilotów do jak największego ich udziału. W przyszłym roku organizujemy XI Lot.

Włodzimierz Wójtowicz, przewodniczący komisji sędziowskiej, Warszawa. Zawody w pełni przemyślane i dobrze zorganizowane. Wykazały konieczność wysokiego przygotowania nawigacyjno-pilotażowego. Istnieje konieczność wprowadzenia szkolenia w radionawigacji.

Zbigniew Łukasik, pilot. Kraków. Jestem zadowolony.

Adam Bułat, pilot, Kraków. Jadąc na motorze do GOBLL-u złamałem nogę. Leżąc przez trzy miesiące w domu, mogłem solidnie opracować regulamin X Lotu w oparciu o doświadczenia zdobyte na IX, X i XI zawodach samolotowych jak również i innych. Jestem zadowolony z regulaminu jak i satysfakcji zawodników. Już w najbliższym czasie przystąpię do udoskonalenia dotychczasowego regulaminu, który będzie obowiązywać w przyszłym roku. X Lot jest dziesiątymi z kolei zawodami lotniczymi, w których biorę udział. (m)

PIĄTKA ARCISZEWSKIEGO

DOKONCZENIE ZE STR. 12

Inna rzecz, że tylko brak doświadczenia i niezdawanie sobie sprawy z niebezpieczeństwa pozwoliły nam na nadawanie tych wiadomości w ciągu 36 godzin bez przerwy. Musiało to doprowadzić w końcu do katastrofy przez proste spelengowanie miejsca pobytu naszej radiostacji.

O pracy politycznej, współpracy z AK itd. — więcej jest fantazji aniżeli prawdy. Kpt. Arciszewski miał z pewnością ambicje odegrania roli politycznej, ale mam wrażenie, że nie było to przez nikogo brane poważnie. Dokładnie spraw tych nie znam, ponieważ już wtedy nie byłem jego zastępcą, chociaż nikt mi tego oficjalnie nie powiedział, ale orientuję się przecież na tyle w ówczesnym układzie sił politycznych w kraju, aby móc stwierdzić, że nie byliśmy żadną konkretną siłą już chociażby ze względu na ilość naszych ludzi i charakter ich pracy. Znajomości osobiste z takimi czy innymi ludźmi jeszcze o niczym nie stanowiły i stwarzały wyłącznie okoliczności do naszego rozkonspirowania, zwiększając możliwości wpadki.

Losy kpt. Arciszewskiego zakończyły się na Pawiaku. Został rozstrzelany w styczniu 1943 r. Igor Mickiewicz i Irma Krupowicz vel Chrupowicz zostali na Pawiaku wyleczeni, przeszli przez Majdanek i Buchenwald, gdzie Igor zmarł przy pracy w kamieniołomach. P. Irmę Krupowicz widziałem raz jeden po wojnie w r. 1946, ale nie okazała chęci do rozmowy, wobec czego na tym się skończyło. Wiadomości o kpt. Arciszewskim i Igorze mam od p. dr Lotha — juniora, który wtedy jako więzień Pawiaka leczył ich i znał ich historię. P. dr Lotha spotkałem w szpitalu powstańczym na ul. Mokotowskiej 55, po ewakuacji szpitala z PKO.

Krótko jeszcze o samej wpadce. Wypadek ten miał miejsce w dniu 28 lipca 1942 r. o godzinie około 10 rano. Kuba istotnie uciekł, chociaż bez pistoletu, bo go nie miał. Kpt. Arciszewski został postrzelony w nogę, p. Irma w brzuch, a Igor strzelał do Niemców do ostatniego naboju, a ostatni wpakował sobie w głowę, jednak nie zabił się. Fatalnie złożyło się, że Niemcy złapali szyfry oraz kolejną depeszę częściowo zaszyfrowaną, z czego oczywiście skorzystali. Co kolega Ziółkowski robił w kierunku prób ratowania ich z Pawiaka — nie wiem, ponieważ spotykaliśmy się bardzo rzadko. Po wojnie także nie utrzymujemy ze sobą kontaktów.

ZBIGNIEW ROMANOWSKI

ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE

REKONSTRUKCJA



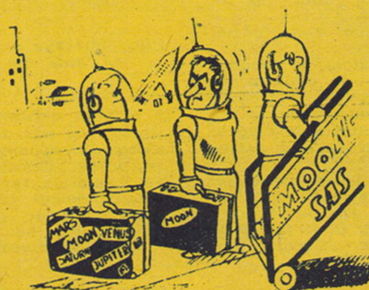
Harry Provolt z Kalifornii (USA) zbudował niedawno wierną kopię samolotu Fokker Dv-1, znanego trójpłatowca z czasów I wojny światowej, na którym latał as niemiecki Richthofen. Samolot ma silnik o mocy 125 KM i osiąga prędkość przelotową 145 km/h. Budowa trwała rok czasu. Jak widać, ciągle znajdują się jeszcze amatorzy budowy samolotów z dawno minionej epoki, dla których współczesne konstrukcje są za szybkie, za wygodne oraz... za bezpieczne!

PROJEKT



Brytyjska wytwórnia Handley Page przewiduje budowę samolotu pasażerskiego (12 miejsc) do lotów atlantyckich na trasie Londyn — New York w czasie około 7 godzin. Płatowiec nosi oznaczenie HP-113 i ma skrzydła o profilu laminarnym. Zwraca uwagę umieszczenie silników tak jak we francuskiej Caravelle.

HUMOR



— Snobizm przyszłości — czyli zarozumiałość przyszłych pasażerów pojazdów międzyplanetarnych.

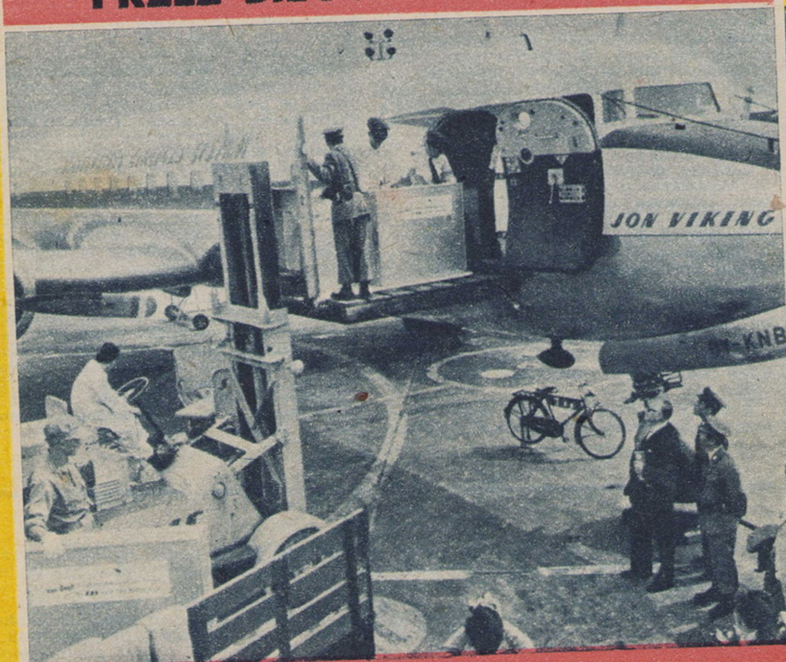
Rys. VIP



DZIEWCZYNA Z OKŁADKI

Piękne stewardessy poszczególnych towarzystw lotniczych są najlepszą reklamą przedsiębiorstwa, której nic nie dorówna. Oto stewardessa Skandynawskich Linii Lotniczych SAS — Brigitta Lindman, uznana jako najpiękniejsza wśród pięknych. Wyróżnił ją też amerykański magazyn „Life", reprodukując zdjęcie Brigitty na czołowej stronie.

VAN GOGH LECI SAS-EM PRZEZ BIEGUN PÓŁNOCNY



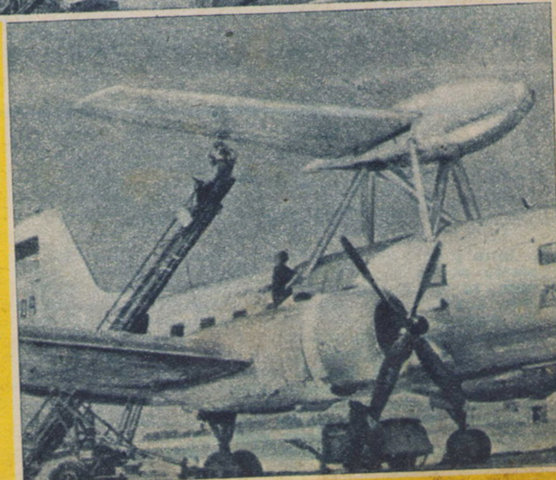
Sławne na cały świat obrazy Holendra Vincenta van Gogha (1853—1890 r.) wędrują obecnie na inne kontynenty przy pomocy samolotów. Na zdjęciu — wyładunek obrazów z samolotu DC-7C, który przybył z Amsterdami do Tokio lecąc przez Biegun Północny. Kolekcja obrazów wypożyczona została tokijskiemu muzeum sztuki.

B-152 w próbach



Prace przy pasażerskim samolocie odrzutowym NRD — B-152 trwają bez przerwy. Na zdjęciach: próby wytrzymałościowe na ziemi i próby aerodynamiczne w locie. Na kadłubie Ił-14 zabudowano usterzenie poziome B-152 w celu zbadania skuteczności jego działania.

Zdjecia: SAS, NBI, AERONAUTICS



ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE

ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE